



TITLE:

中国東北における地域構造の変化 に関する地理学的調査研究:長春調 査報告

AUTHOR(S):

小島, 泰雄

CITATION:

小島, 泰雄. 中国東北における地域構造の変化に関する地理学的調査研
究:長春調査報告. 2013

ISSUE DATE:

2013-08

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/179530>

RIGHT:

中国東北における地域構造変化の地理学的研究

— 長春調査報告 —

小島泰雄編

京都大学 人間・環境学研究科 地域空間論分野

序

小島 泰雄（京都大学）

本書は中国東北における地域構造変化の解明を目指して、長春で行われたフィールド調査の報告書である。中国の東北地域では、2003年に始まる「振興東北」政策の下で、工業・農業の構造改革と交通・通信の基盤整備が進められ、資源の開発や都市の発展と相乗的な関係を持ちつつ、地域構造が急速に変化している。フロンティアや満洲、重工業、国営企業、穀倉地帯といった概念と結びつけられてきた中国東北の地域像を、綿密なフィールド調査を通して再構築することは、学術的な要請であるのみならず、社会的な貢献を果たすものでもある。

本研究は、中国東北の構造変化を、地域スケールの重層性に着目した地理学的な調査に基づいて、実態的に解明することをめざしている。具体的には、地域問題として重工業の構造改革を考察し、国家の内と外から東北農村を位置づけ、都市再開発による変化を都市史に置き直し、地域変化における民族的要因を解明し、観光開発と地域イメージの連関を明らかにすることを目的としている。

こうした課題に、中国地理を専門とする研究者が核となり、気鋭・若手の研究者が連携して取り組むことで、本研究は特色あるものとなっている。秋山・小野寺・小島・高橋・松村の5名は、石原潤教授を代表とする河南・四川・西北地域におけるフィールド調査に参加し、『内陸中国の変貌』、『変わり行く四川』、『西北中国はいま』を公刊してきた。本研究はこの成果を継承したものである。

フィールド調査は、2012年8月に2週間にわたって、吉林省の省都である長春市において行われた。フィールド調査の実施にあたっては、中国科学院東北地理与農業生態研究所の張柏教授をはじめとする、現地研究者に多大な協力をいただいた。したがって本研究は、日中共同研究というべき側面を有している。記して感謝の意を表する。領土問題による日中両国間の緊張が高まる中で、いくつかの予定変更はあったものの、フィールド調査を継続できたことは、相互交流を着実に積み重ねることの大切さを再確認させるものともなった。

本書には7編の論考が掲載されている。いずれも、2012年12月に中国から研究者を迎えて京都大学で行われた国際ワークショップにおけるディスカッションと、2013年3月に立正大学（熊谷市）で開催された日本地理学会春季学術大会における発表を経て、執筆されたものである。

本研究は「中国東北における地域構造の変化に関する地理学的調査研究」と題して、2012年から3年間にわたる科学研究費補助金（基盤研究(B)海外学術調査、課題番号：24401035）を得て行われるものであり、本書は、その初年度の成果の一部である。

2013年7月31日

2012 年 8 月 長春フィールド調査

期間：2012 年 8 月 13 日（月）～27 日（火）

フィールド：中国吉林省長春市およびその周辺

参加者：秋山 元秀（滋賀大学 教育学部 教授）
阿部 康久（九州大学 比較社会文化研究科 准教授）
石田 曜（京都大学 人間・環境学研究科 大学院生）
小野寺 淳（横浜市立大学 国際総合科学部 教授）
金 博諒（中央大学 総合政策研究科 大学院生）
小島 泰雄（京都大学 人間・環境学研究科 教授）
柴田 陽一（京都大学 人文科学研究所 特別研究員）
高橋 健太郎（駒澤大学 文学部 准教授）
松村 嘉久（阪南大学 国際観光学部 教授）
柳井 雅也（東北学院大学 教養学部 教授）

目 次

長春における都市計画と景観	
秋山 元秀（滋賀大学）	1
再開発にともなう長春市の回族地域社会の変容	
高橋 健太郎（駒澤大学）	7
長春市南湖公園におけるレジャー空間の特性	
石田 曜（京都大学・大学院生）	16
中国におけるグローバル化の影響による都市空間の再編	
ー長春市を事例にー	
小野寺 淳（横浜市立大学）	25
立地上の条件不利地域における日系自動車産業の展開	
ー中国長春市の日系企業を事例としてー	
柳井 雅也（東北学院大学）・阿部 康久（九州大学） ..	36
長春農村における作目転換と自給性	
小島 泰雄（京都大学）	48
中国を対象とする教育地理学的研究に向けて	
ー長春近郊農村調査を起点としてー	
柴田 陽一（京都大学・産官学連携研究員）	56

長春における都市計画と景観

秋山元秀（滋賀大学）

1. 新京の成立と都市計画

現在の長春を一巡りすると、その整然とした市街地の様子が驚かされる。鉄道駅前の広場こそ相当広いものの、周囲は旅客都市内交通で雑然としていることは中国の大都市に通例のことではあるが、いったん中心市街地の方に進むと、道幅は広く、幹線路は片側 3 車線路、4 車線路が縦横に走っている。街路は東西南北に碁盤状に走るとともに、それに交差するように放射状の街路も加えられ、放射状街路の交差点は、中央に円形の空間を配したロータリーになっており、現代でこそ交通量の増加によってロータリーは必ずしも機能的は施設とは言えないが、中心部の緑地とともに都市景観上のゆとりを持たせるアクセントになっている。

もう一つ長春の都市景観における大きな特徴は、豊かな緑と水を含む公園が随所に配置されていることである。市街地の東には伊通河が南から北に流れ、両岸の河川敷が公園化されていることも含め、市街地の南には公園としては最大の南湖公園があり、そこから北に動植物公園、朝陽公園、文化広場、児童公園、牡丹園などがあり、最も長春駅に近い位置に勝利公園がある。これらの公園は自然水流と微地形を巧みに利用して形成されており、新京の建設段階から計画されていたものである。勝利公園は児玉源太郎にちなんで児玉公園と呼ばれていたし、長春駅からまっすぐ南に延びる大街（現在は人民大街）は大同大街と呼ばれ、それにちなんで現在の文化広場は大同広場、その南の児童公園は大同公園と呼ばれていた。「大同」は満洲国建国の年号にもなった満洲国の理念を表すもっとも重要なキーワードの一つであり、この一連の「大同」はこの都市の中軸線であった。

現在の長春の景観の大きな特徴であるこれらの都市構造は、満洲国の国都として建設された新京が当初から備えてきたものである。新京の成立については、当初、南満洲鉄道の長春駅と、長春旧城との間の満鉄附属地、開埠地の新市街地として開発された部分を大きく拡張し、満洲国開設以降、都市計画に従って日本の内地にも見られない計画的市街地を建設していった^①。

第 1 図は、長春駅附近の満鉄附属地と、その南東、伊通河に沿ってある県城域、そしてその間に設定されている「商埠地」の区分を示している。およそその面積でいうと附属地が 5k m²、城内が 8k m²、商埠地は 4k m²程度であったが、その西南、伊通河の支流の小さな谷筋が鳥趾状になだらかな丘陵地に入り込んでいるおよそ 400k m²の土地に広く都市計画を施して建設されたのが満洲国の国都新京である。

現在の長春には、当時建設された政府機関や公的施設、また民間の建築物も主要なものはその痕跡をとどめており、都市景観において、新京としての都市計画及びそれに伴う建設は、最も重要な景観形成要素であるといえる。解放後も、長春では数度にわたって総合的な都市計画が作成されているが、新京都市計画は、長春都市計画の第 1 版として位置付けられている^②。解放後は 1953 年に「長春市総体規画」が作成されるが、その後はしばらく中断され、実質的に都市化の進行とあわせて新しい都市計画が作成されるのは 1980 年である^③。すなわち現在の長春の都市構造を理解するためには、新

① 新京の都市計画についての最も包括的な研究は越沢明によるものである。越沢明『満洲国の首都計画—東京の現在と未来を問う』日本経済評論社 1988（ちくま学芸文庫 2002）。越沢は 1982 年に「満洲の都市計画に関する歴史的研究」と題する学位論文をあげており、同書はその一部であるが、これとは別に哈爾濱については別に『哈爾濱の都市計画—1898-1945』総和社 1989（ちくま学芸文庫 2004）がある。また植民地建築論の専門家として西澤泰彦にも関連する多くの著作がある。代表的なものは『日本植民地建築論』名古屋大学出版会 2008。

② 長春市の都市計画担当部局である城郷規画設計研究院での説明による。

③ 本研究の共同研究者である劉志明氏の発表資料による。（長春市区域空間変化与産業布局的研究、2012 年京都）

京の都市計画がもっとも基礎になっているといってよい。しかし現在の長春は、かつての新京時代の市街地の範囲をはるかに越えて、郊区に市街地を広げようとしている。とくに改革開放以後、自動車産業を中心とした高度技術開発区の設定、旧市街地の再開発、都市交通の整備、都市緑化の進展などにより、都市景観が大きく変わりつつある。

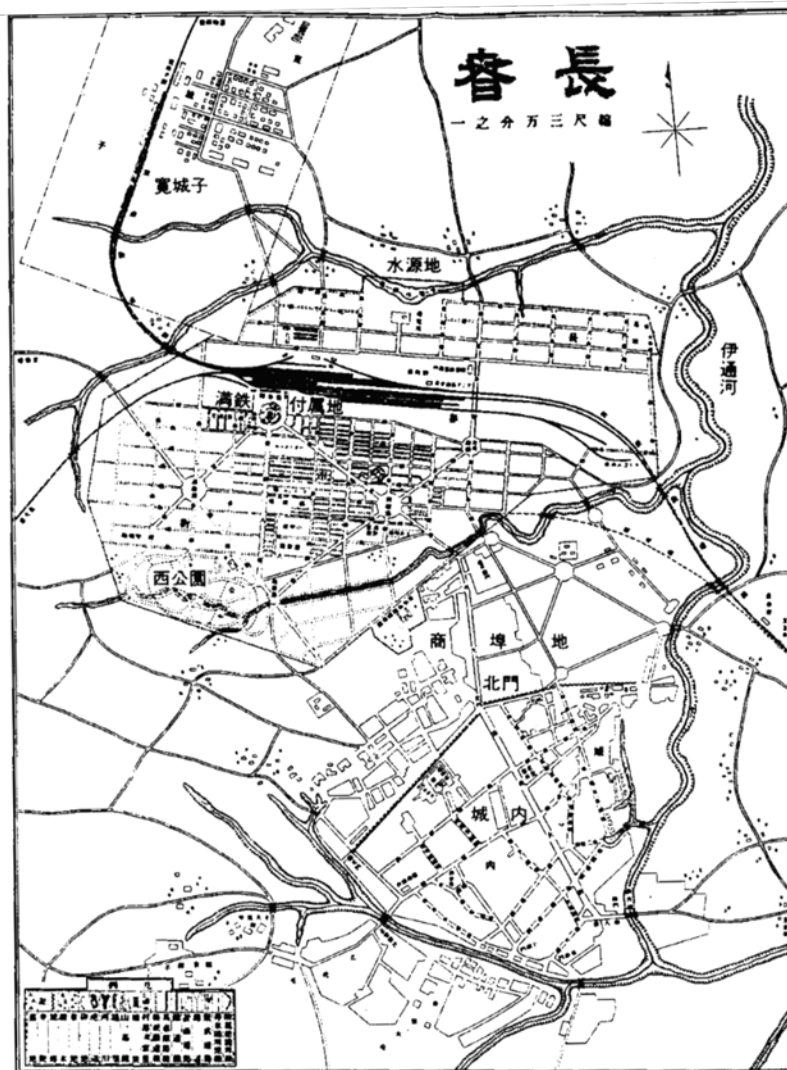
2. 現代長春の景観

前節でのべたような特徴から、長春の都市景観を理解するためのキーワードとして3つのものをあげてみたい。それは、(1)水と緑、(2)都市計画、(3)歴史である。

まず長春の自然条件とそれを生かした都市景観として、公園緑地に象徴されるような水と緑をあげたい。

先述のように、長春では市街地のいたるところに公園が設置され、そこには必ず池水がある。最も大きなものは南湖であるが、そのような大規模なものでもなくとも、池水が公園の重要な要素である。ただ長春は降水量で言えば年間600mm程度で、河川の水量も豊富とはいえない。その限られた自然水源を利用して多くの池水を中心にした公園が開設されているが、多くは自然流水を堰き止めて池水を設けているものであり、水質は良好とはいえない。しかし市民にとってこのような場は、貴重な憩いの場であり、利用も多い。公園には、池水にはボート漕ぎの施設、小規模な動物園、ゲーム等の遊戯施設などがあり、休日には多くに人が訪れるだけでなく、平日でも夕刻になると、近隣住民が集まり、カラオケなどの娯楽を楽しんだり、家族で散歩をしたりする人たちが多くみられた。

公園などの施設内だけではなく、都市の緑化は非常によく進んでいるといえるだろう。長春は「森林城」の名があるほど、全国でも有数の都市の緑化が進んでいるところと評価されている。建設された時から、パリのシャンゼリゼやベルリンのウンター・デン・リンデンに匹敵するような街路を為ることを意図し、60mの最大幅員をもつ順天大街（現在の新民大街）は、宮殿予定地（現在の地質宮のある文化広場）から南に延びるいわば朱雀大路にあたる道であるが、中央部に幅16mのプロムナードをもち、両側に車道と歩道を配置した。大同大街（現在の人民大街）や興安大路（現在の西安大路）もそれに準じた幅員を持ち、複数の樹冠が並んで、都市全体に緑のネットワークが展開するようにしている。ただし、市街地の内部の街路の緑化はかなり格差があり、全体に住宅地区では街路樹が豊富であるが、商業地区では街路樹は少ない。また政府機関の大規模な緑地（例：省政府、省委員会など）も都市内緑化をすすめる要因である。



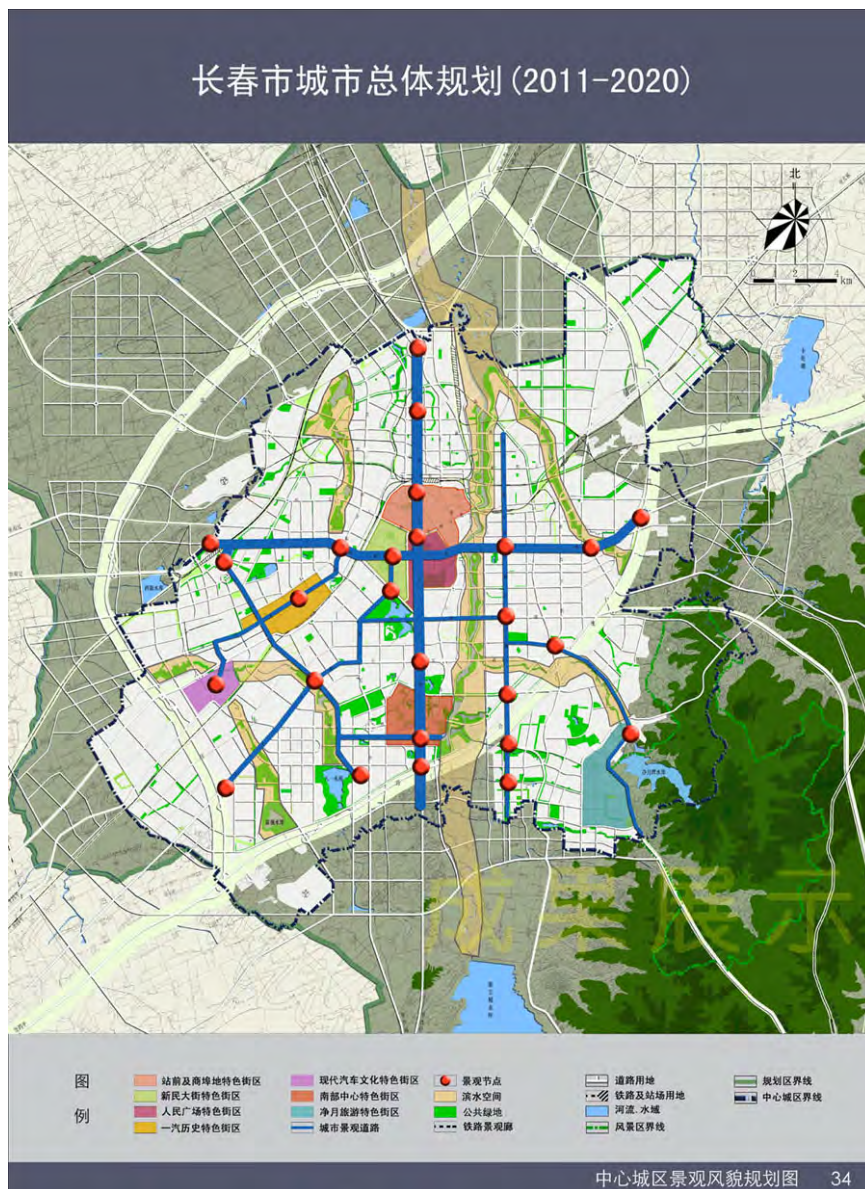
第1図 長春市街図（1918年） 越沢(1988)による



第2図(上) 第3図(下) 文化広場・朝陽公園・新民大街

第2図は、長春市のWEBページにある電子地図「E都市」から。CGによる斜鳥瞰図である。第3図は、長春市が刊行した市街地の空中写真集『長春市真彩色影像地図集』2006から。両者ともに、公園をめぐる緑地が展開していること、主要街路に豊富な街路樹が植えられていることがよくわかる。

第二にあげた都市計画については、あえて再述する必要はないであろう。“都市計画”は、長春の最も重要な景観形成要素である。新京以前の満鉄附属地、商埠地、長春城という三区分は現在でも明らかであり、これに加えて、長春駅の北にあったロシアの東清鉄道時代の駅（寛城子）およびその附属地も、小規模ながら計画的街路構造をもっており、現在でもロシア時代の面影を残す建造物とともに確認することができる。



第4図 2011－2020年中心市街地景観風貌計画（劉志明氏提供）

行政ビジネス、文化娯楽、公共施設など、機能別に用地計画をあらわしたものである。全体の傾向として、中心市街地では住宅が広がる中で、幹線路にそって商業地区が分布する。中心商店街は人民広場の周辺と長春駅の南北に展開するほか、南部や東部にも大規模な商業中心の建設が計画されている。工業は西南と東北に集中しており、自動車産業と高度科学技術開発区が置かれることになっている。

この計画にも「文物古跡用地」として表されているが、長春は自然豊かな都市であると同時に、歴史遺産にも恵まれ、それを資源にした観光産業も有力視されている都市である。

なかでも満洲国の政府関係の歴史遺産（当地では「偽満〇〇」と表現するが）は、多くが現在でも公的な用途に使用されており、部分的に改造されてはいるものの、おおむね原形をとどめているため、それらによって満洲国時代の新京のイメージをつかみやすいというメリットがある。満洲国皇帝であ

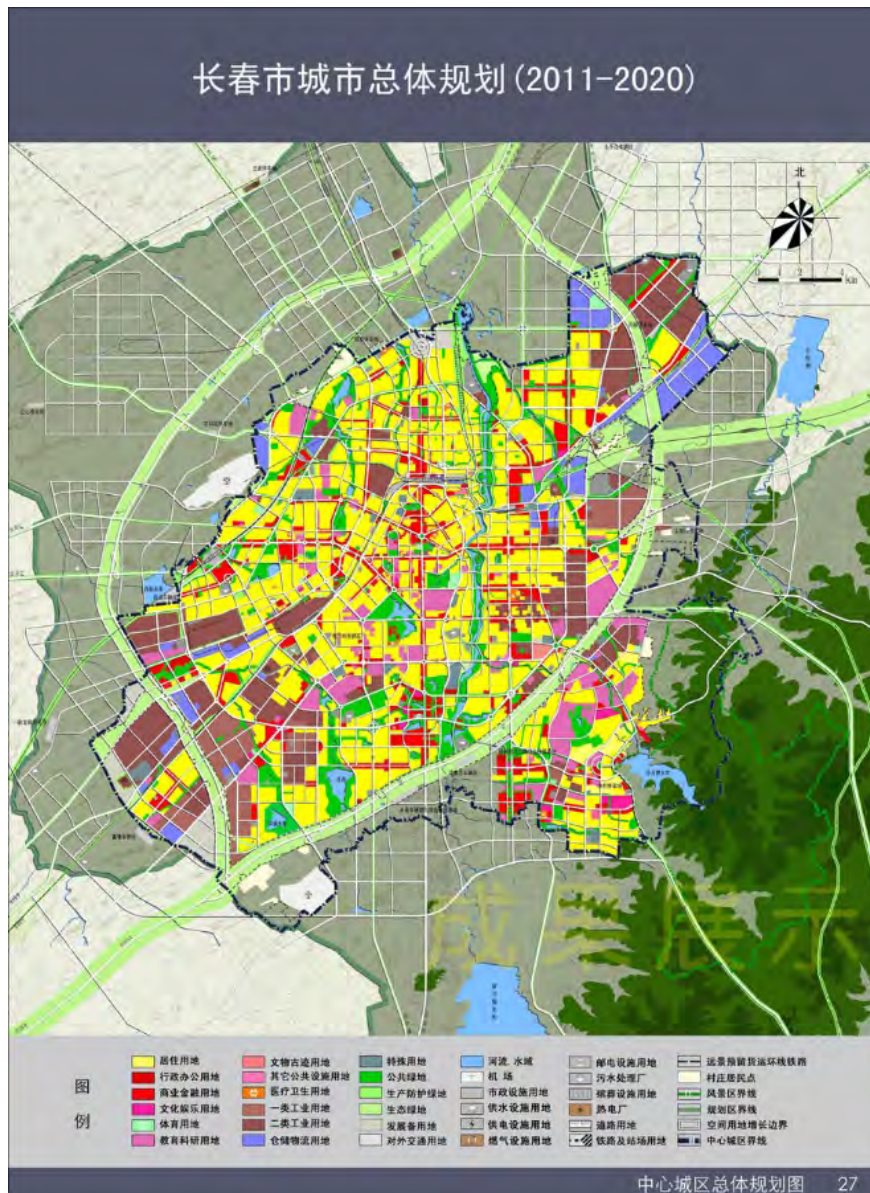
同時に現在の都市計画も、これからの長春の都市景観の形成や変貌を理解するうえで知っておかなければならないものである。

第4図と第5図は、2011年から2020年までの10年間の長期計画の中の、とくに都市景観に対する計画と全体の用地計画である。

第4図の景観計画をみると、幹線街路の線状の景観軸で景観形成のポイントになる地点を結び、これに「駅前商業地区」「人民広場周辺の特色ある街区」「新民大街周辺の特色ある街区」のように、古くからの歴史的な特徴を生かした景観地区とともに、「一汽の歴史的特色ある地区」「現代的自動車文化の特色ある地区」のように、解放後の長春の発展を象徴する自動車産業を主体とした面的な景観形成地区を設定したりしている。

郊外では浄月潭森林公園を中心とした娯楽休養地区も設定されている。

第5図は、同じ期間について住宅、工業、商業金融、



第 5 図 2011—2020 年中心市街地総合計画 (劉志明氏提供)

加えられない限り老朽化するとともに破壊され、記録としても保存されないものが多い。例えば東本願寺はその建物が現存するが、西本願寺は民家の間で老朽化しわずかな痕跡を残すのみである。

満鉄の附属地や商埠地には、かつては商家が立ち並んでおり、現在でもその面影を見ることができ、これも当然ながら老朽化するとともに新しい建物に入れ替わっていく。

旧長春城内には、内地のように明清時代の民家が残るということはないが、天主教教会や文廟が残っており、そのほか北門外近く吉長道尹公署という洋式の道台衙門跡が残る。新京の建設が始まったころは、すでに漢人・満洲人の居住地としてかなりの人口が居住していたのであり、新京の建設とともに開発された地区に比べれば、街路は曲がりくねったり、細い路地があつたりで、都市景観はかなり異なる。現在は、老朽化した地区の再開発で、中小規模の集合住宅団地を建設している。

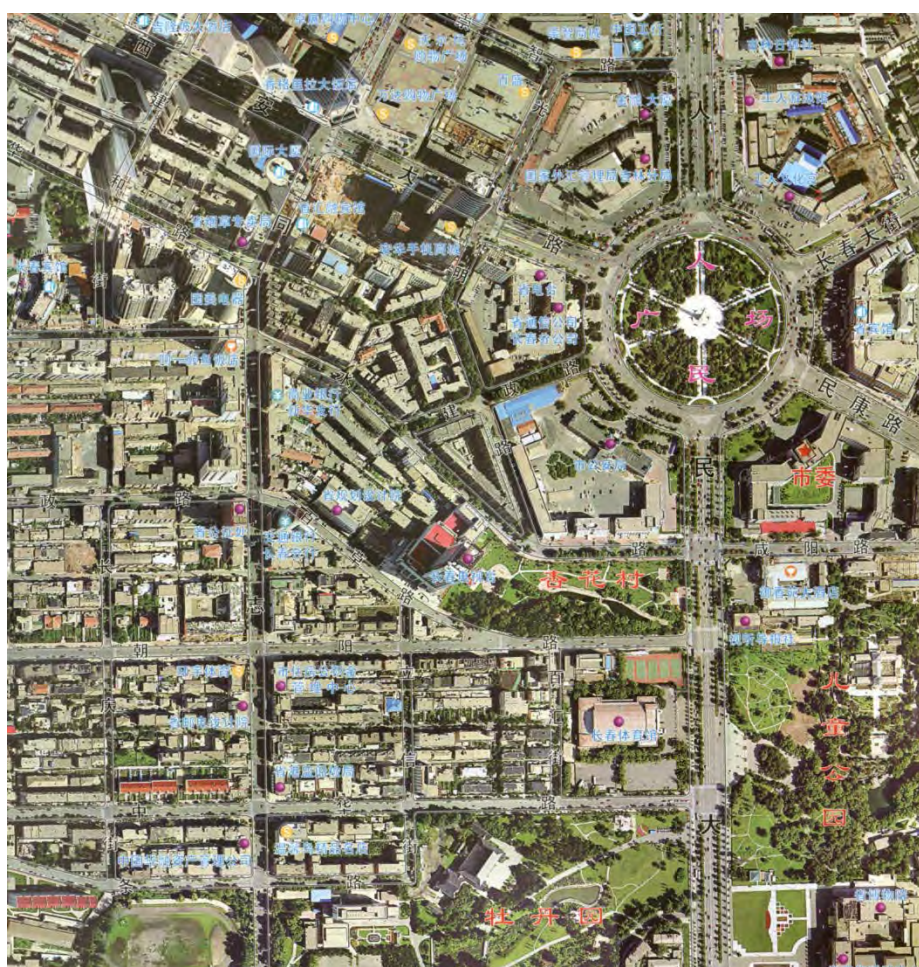
以下にあげる第 6 図と第 7 図は、現在の長春の都心である人民広場（新京の大同広場）周辺の CG 鳥瞰図と空中写真である。人民広場の周辺には満洲国時代、六角形状に、市役所、首都警察庁、中央銀行、電気会社などが並んでいたが、現在でも市党委員会、市公安部、銀行、通信会社、工人文化宮などが立地している。

った溥儀の宮廷が「偽満皇宮博物院」となっているほか、「偽満八大部」としていずれも 1936 年に建設された軍事部、司法部、經濟部、交通部、興農部、文教部、外交部、民生部の建築を巡る観光コースもある。このような政府省庁だけではなく、関東軍司令部、郵便局、中央銀行、横浜正金銀行、満鉄新京分社、大和ホテルなど、新京時代の特色ある建築が残存しており、内部の見学ができるものはあまりないが、説明板が設置され、当時の機関名や建設の経緯を説明している。省級・市級の保存文物に指定されているものも多い（一部、現在の公的機関に利用されているものを除く）。90 年代から今世紀初期にかけて指定されているものも多く、改革開放以後、上海などで近代建築の価値が評価されるようになったことと軌を一にしているのであろうか。

しかし民間の施設や一般の家屋は、とくに補修が



第6図(上) 第7図(下) 人民公園付近 (写真の説明は第2図、第3図参照)



再開発にともなう長春市の回族地域社会の変容

高橋健太郎（駒澤大学）

1. はじめに

「回族 Huizu」は、中国の「少数民族」の一つで総人口は 1058.6 万人（2010 年）である。その居住分布には「大分散、小集居」の特徴があり、これは、回族は、中国全体というスケールでみると分散して居住しているが、都市の一区画や農村の一集落程度のスケールでみると集まって居住しているという意味である。明代（14 世紀頃）には漢語（いわゆる中国語）を日常的に用いるようになり、現在にいたっている。このような回族にとって、イスラーム（イスラム教）信仰とそれにもとづく生活習慣がアイデンティティの大きなよりどころとされ、「清真寺 qingzhensi」（モスク）の周囲に居住し地域社会を形成してきた¹⁾。

回族の生活や地域社会において、モスクはさまざまな役割を果たしている（高橋 1998, 2000）。宗教面の役割としては、集団礼拝や祝祭の儀礼、葬儀、宗教教育の場となっている。また、人が集まるモスクは商品流通や情報交換、さらにイスラーム法にもとづいて家畜を屠る場であったり、モスクのシャワー施設が住民に日常的に使われていたりもする。回族地域社会の変容を考察する際には、このような地域社会におけるモスクの役割についても考慮する必要がある。

1990 年代頃より、中国都市部での再開発の進行にともない、各地の回族地域社会は大きな変容をとげている。例えば、北京市最大の回族居住地区である牛街では、1990 年代後半より再開発が進み、高層マンションが建設され、外部から漢族の転入が進んだ（良 2006）。また、南京市における回族の主な居住地区である七家湾では、1990 年代からの再開発によって、モスクが移転させられたり、住民が立ち退きを迫られたりして、特徴ある空間としての回族地域社会が消失した（白 2005, 西澤 2009）。このような変化にともなって、回族住民のモスクの利用が減り、イスラーム知識の継承に困難が生じたり、イスラームの影響力が低下することが考えられる。

このような問題意識をふまえ、本研究では、中国東北地方の吉林省長春（Changchun）市を事例として、都市再開発にともなう回族地域社会の変容について考察する。調査期間は 2012 年 8 月 13～26 日で、研究の資料は、主に長春市のモスクや周辺地域での聞き取りや観察によって得た。都市の再開発にともなう、回族をはじめとする少数民族の居住地域の変化に関する研究は数が少なく、多様な事例の蓄積が求められている。中国東北地方の回族地域社会についての研究は特に数が少ないことから、本研究には一定の意義があると考えられる。

2. 長春回族の概要

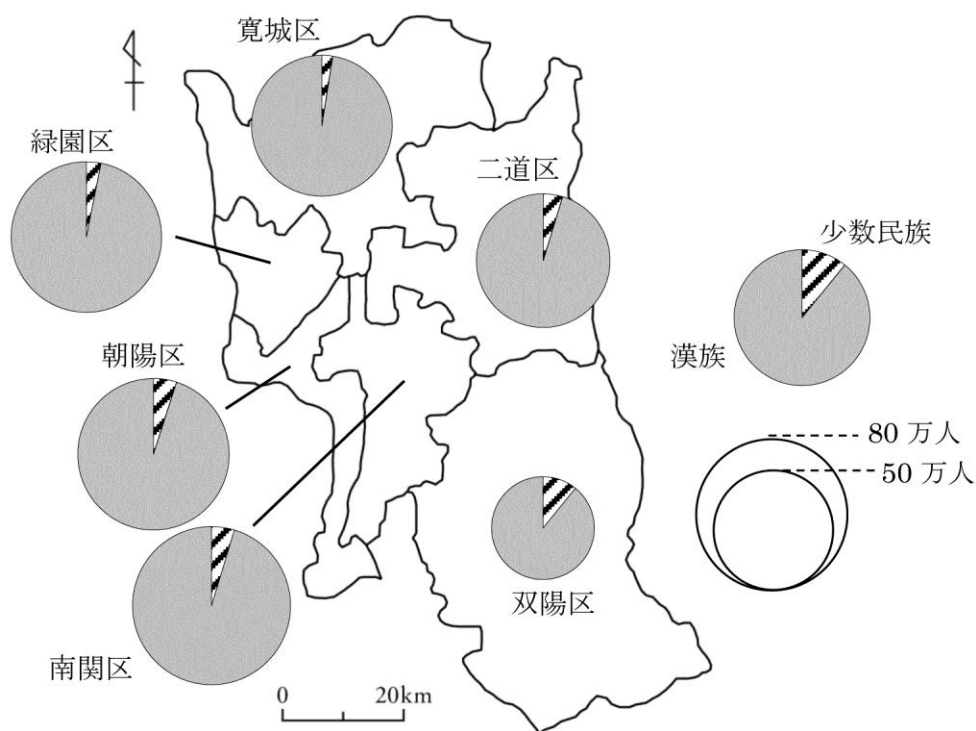
長春市は吉林省の省都で、六つの区（南関 Nanguan 区、寛城 Kuancheng 区、朝陽 Chaoyang 区、二道 Erdao 区、緑園 Lüyuan 区、双陽 Shuangyang 区）、一つの県（農安 Nong'an 県）および三つの市（九台 Jiutai 市、榆樹 Yushu 市、德惠 Dehui 市）よりなり、総人口は 767.4 万人（2010 年）、総面積は 2.06 万 km² である。本研究では、都市部の回族地域社会について考察することから、長春市区部、そのなかでも特に市街地部分を研究対象とする。

長春市区部の総人口は 419.3 万人で、そのうち漢族は 399.9 万人（95.4%）、少数民族は 19.5 万人（4.6%）である。各区の総人口に占める少数民族の割合をみると、双陽区には満州族が比較的多く居住していることから 10.9%とやや高いが、他の区では 2.5～5.0%の間で、総じて低い（第 1 図）。中国の総人口に占める少数民族の割合は 8.4%（2010 年）であることから、長春市区部は、中国のなかでも比較的漢族が多く、少数民族が少ない地域であるといえる。

長春市区の少数民族の内訳をみると、満州族 9.9 万人（総人口の 2.4%）、朝鮮族 4.4 万人（1.0%）、回族 3.5 万人（0.8%）、その他の民族 1.7 万人（0.4%）である。長春市は旧満州国の首都・新京市であったこともあり、満州族が少数民族人口の過半を占める。本研究で取り上げる回族は、少数民族のな

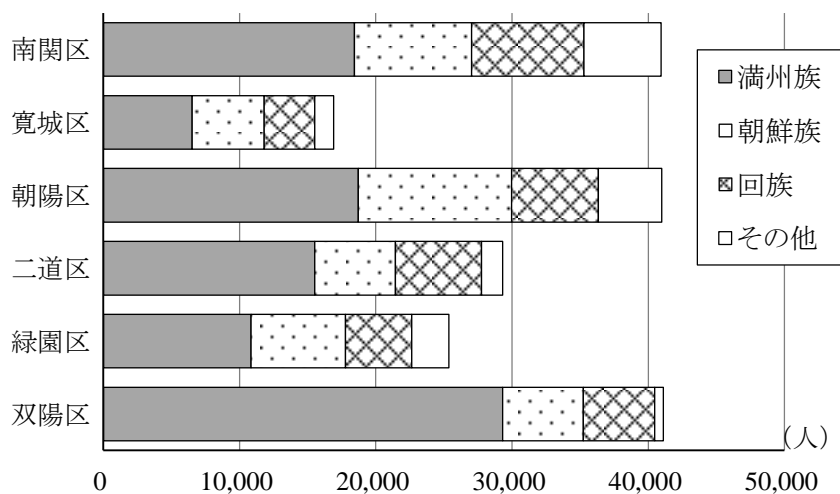
かでは第3位の人口規模である。その分布は、南関区にやや多く約8,300人が居住しているが、他の区にも3,700～6,400人が居住しており、長春市区部に分散して居住しているといえる（第2図）。

回民²⁾がもっとも早くに長春に移り住んだのは、清康熙18(1679)年といわれている(馬・田 1989: 8-30, 田ほか 1998 上巻: 50-55)。清代、中国西部においては、政府や漢人との摩擦から大規模な回民蜂起(いわゆる回民起義)が複数回発生したが、ほとんどが清朝軍に鎮圧された。回民蜂起に失敗して、流刑者として中国西部から移り住んだ人々が長春の最初の回民である。ただし、これらの回民は、主に九台市胡家回族郷の農村に定住した。



第1図 長春市区部における漢族と少数民族の人口割合（2010年）

資料：2010年第6次人口センサス。

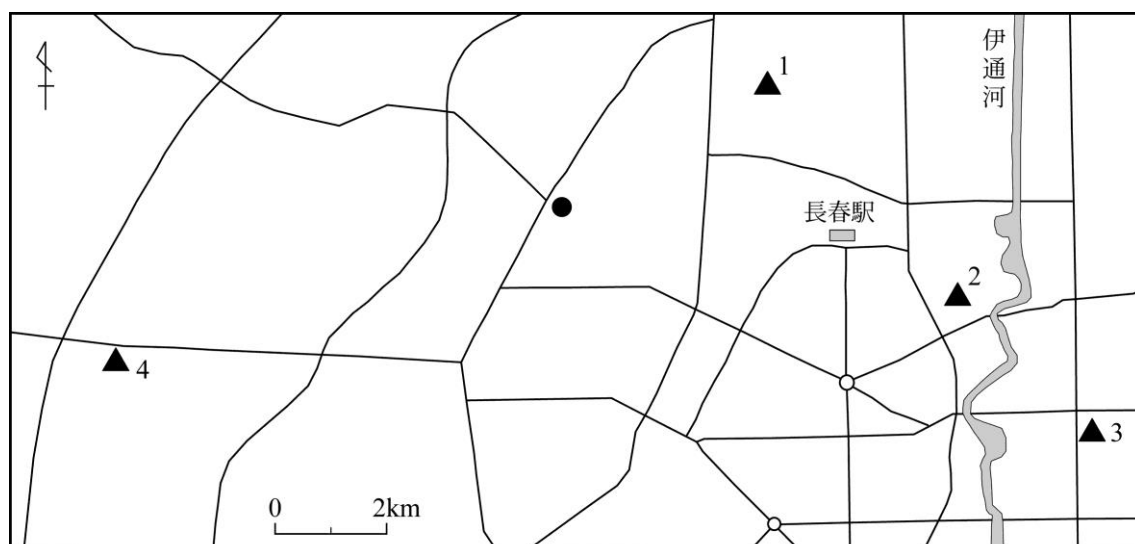


第2図 長春市区部における少数民族の人口割合（2010年）

資料：2010年第6次人口センサス。

長春の都市部に最初に移り住んだ回民は、清嘉慶 8（1803）年に山東省泰安から来た人々といわれている。その後、河北省や河南省、天津市からも回民が移住してきた。これらの移住者は、牛肉や羊肉の販売、皮革加工、食堂や菓子屋の営業などに従事した。やがて回民はモスクを建設し、その周囲に集まって居住し、地域社会が形成されたと考えられる。

調査時現在、長春市区部の市街地部分には四つのモスクがある（第 3 図）。そのなかでもっとも歴史が古いモスクは、長通路（Changtonglu）モスクである（写真 1～2）。長通路モスクは清道光 4（1824）年、西三道街に創建され、咸豊 2（1852）年に約 2km 北の南関区長通路に移転し現在にいたる。礼拝殿は瓦屋根の清代建築物で、1985 年に長春市の重点文物保護単位（日本の重要文化財に相当）、1987 年に吉林省の重点文物保護単位に指定された（田ほか 1998 下巻：82-97）。二道（Erdao）モスクは、民国 30（1941）年、東盛三条に創建された。1990 年代後半から同地区が再開発され、約 500m 西南の二道区双陽路に移転し現在にいたる（写真 3～4）。宋家（Songjia）モスクは、1949 年、宋家街に創建された。2000 年代後半から同地区が再開発され、約 500m 南の寛城区柳江路に移転し現在にいたる（写真 5）。



▲ 清真寺(モスク) ● 回族公共墓地
1：宋家，2：長通路，3：二道，4：皓月

第 3 図 長春市区部におけるモスクの位置図



写真 1 長通路モスクの外観

写真手前に工事中の様子が見える。



写真 2 長通路モスクの礼拝殿

瓦屋根の清代建築物で、吉林省と長春市の重点文物保護単位に指定されている。

皓月（Haoyue）モスクは、2000 年の創建で、長春市西郊の工業開発区に立地する（写真 6）。このモスクは、皓月集団という食品工業の大企業によって建設され、この企業の敷地内にある。この企業の董事長（日本企業の会長に相当）は回族で、企業はハラール食品³⁾、特に食肉を生産している。聞き取りによると、このモスクを建設した目的は、特徴的な建築物によってハラール食品工業の企業という特色を外部に示すということや、工場を訪れた中国内や海外のムスリム企業家および、本企業のムスリムの従業員に礼拝の場を提供するということである。なお、モスクの周囲に住宅はなく、一般住民の利用はほとんどない。次章では、長春市において回族住民の利用がある三つのモスクを取り上げ、再開発による地域変容を考察する。



写真 3 二道モスクの門

再開発事業で建てられた集合住宅と娯楽施設にはさまれている。



写真 4 二道モスクの礼拝殿

再開発事業で建てられた高層マンションに隣接している。



写真 5 宋家モスクの礼拝殿

再開発事業で建てられた集合住宅に隣接している。



写真 6 皓月モスクの全景

礼拝殿とミナレット（塔）は規模が大きく、前庭には鋳物のオブジェがある。

3. 再開発と回族地域社会

(1) 長通路モスク

長通路モスクの周囲にはレンガ造りの平屋住宅が並んでおり、回族が集まって居住していた。2000 年代後半から再開発がはじまり、平屋住宅は取り壊され、集合住宅や商業施設が建設された。調査時にも再開発事業は進行中であった（写真 7～8）。

再開発前の住宅地は、道路が狭く自動車の通行は困難であった。また、家屋の床面積は 30m² と狭く、下水道は未整備で、家屋内にトイレはなく住民は 2 箇所の公共トイレを使用していた。ガス設備も未普及で、暖房や調理には石炭を用いていた。このように、再開発前の住宅地は、生活の便が悪く、衛生設備も十分ではなかった。

2009 年、旧来の住民は新しく建てられた集合住宅に部屋を分譲され、移り住んだ。分譲された部屋の床面積は 50m² で、旧住居より広くなった。また、部屋には上下水道やガス設備も整備され、居住条件は向上した。また、回族と他民族との間の生活習慣の差異を考慮して、「回族楼」と呼ばれる 6 階建ての集合住宅が 4 棟建設され、回族住民はそれらの棟に集まって居住している（写真 9）。これにより、回族住民は安心感を得られ、また非ムスリムと隣接して居住することによるトラブルを減少できる。ただし、聞き取りによると、集合住宅への入居から 3 年がすぎ、すでにこの建物から転居した世帯があり、その部屋には漢族が入居し回族と漢族の混住がはじまっている。



写真 7 長通路モスク近くの旧住宅

再開発以前は、このような住宅がモスク周辺に多数あった。



写真 8 長通路モスク前の整地作業

モスクの門前では、再開発事業の一環で整地作業が行なわれていた。



写真 9 長通路モスク近くの「回族楼」

モスク周辺に居住していた回族はここに移り住んだが、その後の転出入により、漢族との混住が進んでいる。



写真 10 長通路モスク近くのハラール・レストラン

ハラールを意味する「清真」やアラビア語の表記があり、特徴ある景観を創り出している。

長通路モスクの周辺には、ハラール・レストランが 8 軒あり（写真 10）、回族住民にとって食事がしやすい環境である。また、多数のハラール・レストランの存在は、景観としても目立ち、この地域に対して「回族らしさ」や「イスラームらしさ」を醸成する要素となっている。

再開発にともなって回族住民のモスク利用には変化があったとのことである。モスクはすべてのムスリムに開放されているが、一般に、日常的な利用者を「高目 gaomu」（カウム）などと呼び、戸数や人数が把握されている。しかし、このモスクにおいては、再開発によって旧来の住民が分散してしまったことから、日常的な利用者が減り、旧来の住民のうちどの範囲の人までをモスクの利用者と数えてよいのか、わからなくなっているとのことである。旧来の地域社会が変容するなかで、モスクの管理、運営を担っている「清真寺管理運営委員会」のメンバーが対応に苦慮している様子が見受けられた。

(2) 二道モスク

二道モスク周辺地域においては 1990 年代後半から再開発がはじまった。長通路モスクと同様、このモスクの周囲にもレンガ造りの平屋住宅が並び、約 250 戸の回族が住んでいた。しかし、高層マンションや商業施設が建設されることとなり、住民のみならずモスクも移転を強いられることとなった。開発企業とモスク関係者との協議により、モスクは約 500m 南西に移転し、開発企業が敷地面積 1300m²を提供し、礼拝殿も建設してくれることとなった。そして、1998 年に新しいモスクが建設されたが、当初の約束と異なり、敷地面積は 600m²のみしかなかった。そのため、回族住民は旧モスクから立ち退くことを拒否し、開発企業はその土地の再開発を進められず、事態は膠着状態となった。その後、地方政府の仲介もあり開発企業と回族住民の間で協議が再開し、2003 年に回族住民は旧モスクを離れ新モスクに移った。新しいモスクの敷地面積は 600m²のままである。

再開発によって、この地域には 10～20 階建ての高層マンションや商業施設、娯楽施設などが建てられ（写真 11～12）、主に中所得者以上の居住地区となった。一部の居住地区は高いフェンスで囲まれ居住者以外の立ち入りが制限される、いわゆるゲイティッド・コミュニティである。再開発後、旧来の回族住民は、これら新築の集合住宅に入居したり、他地域へ転出したりして、分散した。そして、多くの新住民、特に漢族が転入し、混住が進んだ。この地域では、長通路のような回族用集合住宅は建てられていない。その理由として、モスク移転をめぐる開発企業とモスク関係者とのトラブルから推察すると、開発企業が回族の宗教信仰や文化的特徴について理解が乏しかったり、十分に配慮しなかったということが考えられる。

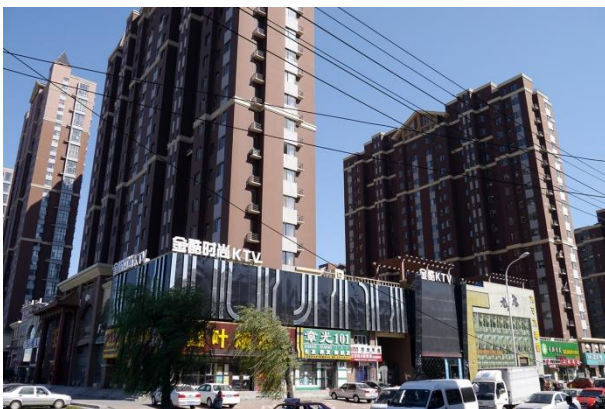


写真 11 二道モスク周辺の再開発①

再開発により高層マンションや商業施設が多数建てられ、地域は大きく変容した。



写真 12 二道モスク周辺の再開発②

この写真のもっとも右側の高層マンションが、写真 4 にも写る。

二道モスクの周辺には、ハラル・レストランはほとんどない。筆者が確認できたものは、モスクから約 100m 離れて 1 軒、300m 離れてもう 1 軒、400m 離れてさらに 2 軒のみであった。直近の 1 軒以外はレストランとモスクの間に幹線道路や他の飲食店、住宅が多くあり、モスクの周辺地域とはいえない。つまり、回族住民の居住形態やハラル・レストランの分布から、このモスクの周辺には回族地域社会の存在が確認できない。

(3) 宋家モスク

宋家モスク周辺地域は工場が多い。モスクの主な利用者は、それらのさまざまな工場に勤務する回族である。従来、中国の企業では、単位制度のもと、従業員は企業が用意した住宅に住むことが多かった。それらの住宅は、しばしば企業の敷地内にある。現在でも宋家モスク周辺の企業ではこの傾向があるそうである。そのため、宋家モスクを利用する回族は以前から分散的に居住しており、他のモスクでみられたようなモスクの周囲に広がる回族居住地域は、このモスクではほとんど形成されていなかったようである。

このモスクの周辺地域においては 2000 年代後半から再開発がはじまった。モスクの所在地も再開発の対象となり、開発企業とモスク関係者との協議により、2009 年、モスクは約 500m 南に移転し、約 1000m² の敷地を得た。モスクの礼拝殿は開発企業によって建設された。再開発後、旧モスクの跡地には集合住宅が建設され、新モスクの周辺にも集合住宅が並んでいる（写真 13～14）。このモスクの移転に際しては大きな混乱はなく、モスク関係者は新しいモスクにおおむね満足しているとのことである。

再開発後もモスクの利用者の多くは、それぞれの企業の住宅に分散して居住しており、モスクの付近に居住する回族は約 30 戸、他の約 70 戸は 10km 圏内に居住しているそうである。遠方に住む回族は、特に金曜礼拝⁴⁾などに、自転車やオートバイ、バスなどを使ってモスクを訪れる。なお、このモスクの付近にはハラル・レストランはなく、約 1km 離れたところに 2 軒確認できた程度であった。

総じて、長春市区のモスク周辺地域では、1990 年代後半から再開発が進められた。二道モスクと宋家モスクでは、モスク自体が移転を強いられた。再開発を経て、モスク周辺地域は大きく変容した。長通路モスクと二道モスクでは、周囲に回族が集まって居住していたが、再開発によって集合住宅が建設され、漢族など他民族との混住が進んでいる。長通路モスク周辺地域では「回族楼」が建てられ、棟内で回族が集まって居住しているが、居住者の転出入にともない漢族との混住がはじまっている。



写真 13 宋家モスク周辺の再開発①

再開発により 6～7 階建ての集合住宅が多数建てられた。



写真 14 宋家モスク周辺の再開発②

4. おわりに

本稿では、長春市区部における再開発にともなう回族地域社会の変容を報告した。中国各地において都市再開発にともなう旧来の地域社会が変容しており、本稿もその一つの事例と考えることがで

きる。

再開発事業における住居や施設の取り壊しや移転の問題、特にその補償については、中国各地で協議され、時にトラブルも生じている。本稿の事例では、三つのモスクのなかで最初期に再開発された二道モスクでは、モスク移転の補償をめぐる開発企業とモスク関係者の間でトラブルが生じ、回族住民の立ち退き拒否が5年間続いた。それを受けてか、その後再開発された二つのモスクの周辺地域では、回族住民が比較的納得する内容で補償がなされたようである。

長通路モスク周辺地域においては、長春市人民政治協商会議⁵⁾ 副主席の回族W氏が再開発事業が円滑に進むように手助けをしてくれているようで、このような発言力のある人物の存在は、少数民族集住地区の再開発をより住民の希望に沿う形で進めることに重要であると考えられる。さらに、他の二つのモスクとは異なり、長通路モスクが移転の対象とならなかった理由として、この人物の存在に加えて、長通路モスクが吉林省と長春市の重点文物保護単位に指定されていることが考えられる。より上位の組織の決定を遵守する傾向のある中国において、国や省など上位の行政機関から文化財に指定された建築物を、市や区など下位の行政機関が認可する再開発事業において取り壊すことは、相当にためられる、または煩雑な交渉が必要であると推察される。中国の都市再開発において、特に少数民族の歴史や文化に関わる建築物がその対象地域に含まれた際、文化財行政が旧建築物の保存にどのような効力を発揮しているのか、注目に値する研究テーマだと思われる。

イスラームを信仰し、日常生活や人生儀礼においてその影響を受けている回族にとって、モスクは重要な役割を果たしてきた。しかし、再開発にともないモスク周辺の回族地域社会は解体されつつあり、漢族など他民族との混住が進んでいる。長通路地区の「回族楼」の事例では、よりよい居住条件を求めて回族住民のモスク周辺地域からの転出もみられる。これらから、都市の回族にとって地縁ネットワークの重要性が低下しているように見受けられる。さらに、モスクの役割およびイスラームの影響力の低下も考えられる。

第I章でみた回族地域社会におけるモスクの役割について考えると、宗教教育や商品流通、情報交換、イスラーム法にもとづいた屠畜、シャワー施設提供などの役割は、総じて低下しているように思われる。集団礼拝や祝祭の儀礼、葬儀の場としてのモスクの役割は、個人の信仰により密接に関わる部分で、今回は中心的な調査テーマにできなかったが、『長春市志 少数民族・宗教志』（田ほか 1998 下巻：85）には次の記述がある。「“回族人はみなイスラム教徒である”，“イスラム教を信仰しない者は回族ではない”等の認識や意見は一面的であり，どちらもイスラム教と回族の関係を性格に反映していない。」「中華人民共和国成立以来，... 種々の原因によって回族人口はすべてイスラム教の信者というわけではない。」

一般に、回族の説明には「イスラームを信仰する10の少数民族の一つ」などの表現が用いられることが多く、編集委員として地方政府の首長や官僚が並び、政府の公式記録という性格の強い中国の地方誌で、このような記述が掲載されることは珍しい。これは、長春市の回族に対するイスラームの影響力が相当に低下している、少なくとも政府関係者はそう認識していることを示しているのではないだろうか。

しかし一方で、イスラームを学ぶことを強く希望する回族や他民族の中国ムスリムもいる。楊(2007)は、そのようなムスリムのうち特に若年層はインターネット上で多くのコミュニティを形成していることを指摘している。長春市のムスリムに関しても、例えば中穆網（中国ムスリム・ネット）というウェブサイトには、2013年4月4日、「長春回族qq群」のメンバーで長春市や周辺地域に住んでいる40人の回族や漢族のムスリム青年が、二道モスクを訪れ、モスクの宗教指導者の講義を受講し、イスラームに関する知識を学び討論をしたという記事が画像資料とともに掲載されている⁶⁾。

このように、インターネットなどを用いて中国ムスリムの間でさまざまな社会ネットワークが結ばれ、コミュニティが形成されているようである。旧来の回族地域社会が解体されつつあるなかで、仮想空間と現実空間とにまたがって形成される中国ムスリムの新しい社会ネットワークとコミュニティにはどのような特徴があるのか、今後も考察を続けたい。

本稿の地域調査においては、張柏先生をはじめとする中国科学院東北地理・農業生態研究所の先生方にたいへんお世話になった。中央大学大学院の金博諒さんには調査補助に尽力いただいた。各モスクの関係者には聞き取りに協力いただき、多くのことを教えていただいた。記して感謝いたします。

注

- 1) 回族の地域社会は、「寺坊 sifang」や「教坊 jiaofang」,「哲瑪提 zhemati」(ジャマーティ)などと呼ばれる。「坊」は中国語でコミュニティを意味し、ジャマーティはアラビア語に由来し、同じくコミュニティを意味する。本研究では、モスクの周囲に空間的広がりをもって形成される回族の local community を地域社会と呼ぶこととする。
- 2) 「回民 huimin」とはムスリムを指す中国語である。「回族」という民族カテゴリーは中華人民共和国期の民族識別工作によって確立し強化されたことから(松本 2012), 中華民国期以前の中国ムスリムに言及する際は「回民」の語を用いる。
- 3) イスラーム法では、食用の動物は、アッラーの名をとえながら頸動脈を刃物で切断し血抜きをすることが定められている。また、食用とすることができる食物の種類にも規定がある。ハラール(halal)食品とは、イスラーム法で合法的な食品を指す。なお、回族は、ハラールに相当する中国語として「清真」を用いる。
- 4) イスラーム法では金曜日は集団礼拝の日と定められ、金曜日の昼に行なわれる集団礼拝は金曜礼拝と呼ばれ、重視されている。
- 5) 人民政治協商會議は政府に対して政策を提案する組織である。委員は、諸政党や諸団体、諸分野から選出される。
- 6) 中穆網「2013 年 4 月 14 日長春二道清真寺学習小記」<http://www.2muslim.com/forum.php?mod=viewthread&tid=460047> (2013 年 7 月 23 日最終閲覧)。「qq 群」(QQ 群)とは、QQ というインスタント・メッセージングソフトを用いて交流するコミュニティのことである。

参考文献

- 高橋健太郎 1998. 回族の居住分布と清真寺の機能—中国・寧夏回族自治区, 都市と農村を比較して—. 駒澤大学大学院地理学研究 26 : 27-45.
- 高橋健太郎 2000. 回族・漢族混住農村の社会構造と居住地の形態—寧夏回族自治区 納家戸村の事例—. 地域学研究 13 : 65-95.
- 西澤治彦 2009. 都市の再開発と回族コミュニティの変貌—江蘇省南京市の事例から—. 『アジア遊学 129 中国のイスラーム思想と文化』 勉誠出版.
- 松本ますみ 2012. 回族とは何か?—民族識別工作とエスニシティ—. 『中国のムスリムを知るための 60 章』 明石書店.
- 白 友涛 2005. 『盤根草—城市現代化背景下的回族社区—』 寧夏人民出版社.
- 吉林省第六次人口普查領導小組辦公室・吉林省統計局 2012. 『吉林省 2010 年人口普查資料』(上・中・下冊) 中国統計出版社.
- 良 警宇 2006. 『牛街—一個城市回族社区的變遷—』 中央民族大学出版社.
- 馬 鴻超・田 志和 1989. 『吉林回族』 吉林教育出版社.
- 田 志和・馬 鴻超・王 德才 1998. 『長春市志 少数民族志・宗教志』(上・下巻) 吉林人民出版社.
- 楊 文炯 2007. 『互動 調適与重構』 民族出版社.

長春市南湖公園におけるレジャー空間の特性

石田 曜（京都大学・院 人間・環境学研究科）

1. はじめに

1978 年の改革開放以降、中国は市場経済を導入することによって急速な経済的・社会的発展を成し遂げている。近年、中国において「休閒」という概念が普及しており、街中の至る所でこの言葉を目にすることが多くなった。都市や農村の街中を歩くと「休閒服」や「休閒会所」など、店の看板や商品などで度々みかける。インターネットの通信販売でも「休閒」を冠した商品の種類の多さに驚かされる。また、雑誌やメディアでは盛んに「休閒生活」や「旅行休閒」などが報道されている。この「休閒」について、試みに『現代漢語辞典』¹⁾で調べると、そこには「①休息、暇のある静かな生活を過ごすこと。②（農耕可能な土地について）遊ばせる、一時季あるいは一年の間作物を植えない。」（筆者訳）とある。このことから、地理学でよく用いられる農地の休閒を指す語意とは別に、レジャーという意味で用いられていることがわかる。

2010 年の第一回全国休閒工作会议では「大休閒」が提唱され、「休閒」はすでに国家の発展戦略に組み込まれているとされた²⁾。2009 年の中央經濟工作会议などで胡錦濤総書記が述べた「民衆の生活の多様化、個性の必要性に適應し、また、文化娛樂、スポーツやエクササイズ、休閒や旅行、（レジャーの）教養や育成、家政サービスなどの消費分野の促進を行い、これらの消費構造の高水準化を促す。」（筆者訳）と述べており、レジャー時代の到来に対処する必要性を説いている。

中国において、この「休閒」概念は、これまで哲学や社会学、歴史学、建築学などの様々な分野から研究されてきた。一例として、中国における「休閒」研究の第一人者である馬恵娣は哲学的アプローチから「休閒」を欧米のレジャーと同様の意味を持つものと位置づけ、その自然的、開放的性格と人々がどのように付き合うべきかについて重要な示唆を与えている。彼女は「休閒」の意義について、「ひとつには、体力上の疲労を解消し、人々が被った損害を補償すること。二つに、精神的な慰藉を得ること、つまり、統一的な工業生産の過程で傷つけられた個性を治療する」（筆者訳）と述べ、余暇と労働を弁証的關係として扱っている³⁾。この「休閒」研究は 2000 年以降に多くなり、2010 年以降は毎年約 4,000 本の論文が掲載されている⁴⁾。この研究蓄積からも「休閒」＝レジャーは近年の中国で重要なキーワードのひとつといえる。現在の中国において、レジャーはどのような社会的な意味合いを帯び、また、都市構造にどのような影響を及ぼすのであろうか。

以上から、小論の目的は、現代中国の人々が捉える「休閒」を具体的な活動から把握し、その実態からレジャー空間の特性について考察することである。そこで、実際に人々の自由時間におけるレジャー活動や、「休閒」イメージに関して聞き取り調査を行った。調査は、2012 年 8 月 11 日から 27 日までの期間に行った。聞き取りの対象地は、長春に居住あるいは滞在している人々であり、彼らが自由時間を過ごす場所として、南湖公園を選定した。その選定理由として、都市内の中心部に位置していることが挙げられる。このことから、様々な人々、幅広い年齢層が訪れ、多様な公園利用の実態を観察できる。また南湖公園は、現在の長春市街地が形成された当初から同地に位置しており、公園の発展史を検討できることが挙げられる。

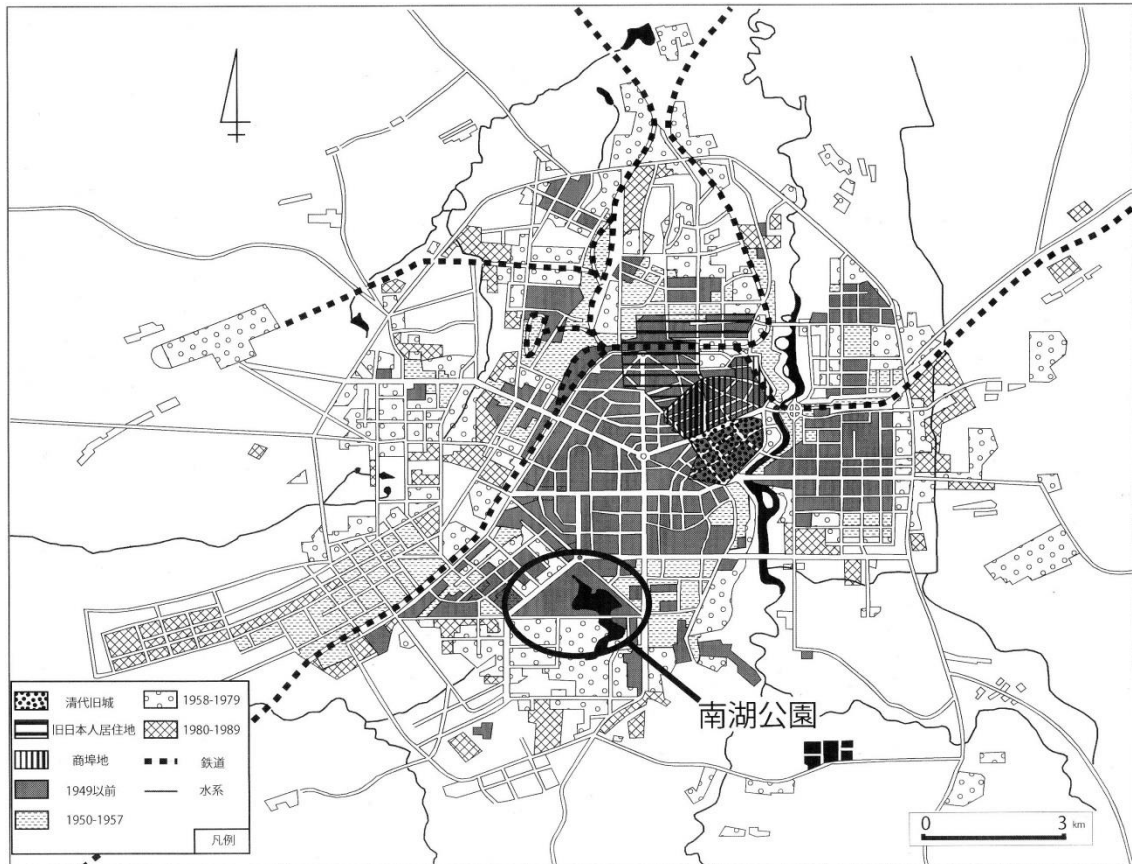
なお、本研究における「休閒」の定義については、馬恵娣が述べるように「レジャー」としたい⁵⁾。このレジャーは日本で取り上げられる「余暇」と同義である⁶⁾。

2. 調査地域の概要

本報告では、特に長春市朝陽区内の南湖公園を対象に調査を行った。南湖公園は図 1 のように、市のほぼ中央、人民広場から南へ約 3 km の距離に位置している。公園へ移動する際の交通機関については、その多くが徒歩やバス、タクシーで来園している。鉄道は公園から約 1 km 離れており、利便性は低い。

図 1 から南湖公園の周辺の発展についてみてみたい。まず、満州国建国から 1989 年までの南湖公園

は市街の周縁に位置づけられる。戦後 1950 年から 1957 年までは公園の東部で発展がみられ、現在の東北師範大学などの教育機関が形成された。その後、1978 年の改革開放までの 20 年間は南部での発展が著しい。南部は現在の地図では社区が立地しているため、居住区として開発されたと考えられる。次に 1980 年以降は土地の地価が認められたため、都心部の再開発が行われたと考えられる。図 1 でも当時の周辺の開発が局部的になっている。このように、長春市も中国の各大都市と同様の都市発展がみられる⁷⁾。南湖公園の周囲は 1949 年から 1979 年までの 30 年間で教育機関や住民の居住地が形成されたことがわかる。



第 1 図 長春市の都市変遷
(『長春城市建设用地拡張図』により作成。)

(1) 南湖公園の歴史的変遷

調査対象地である長春市南湖公園について、その歴史は満州国時代に遡ることができる。1930 年代初頭、当地は水田と数本の河川が存在していた。1932 年に満州国が成立し、「大新京都市計画」が發布され、この都市計画には既に現在の南湖公園の構想が記載されている⁸⁾。実際には、1937 年 7 月に施行された。国都建設局は当計画に従い、都市西南部の河川と沼地がある位置に人工湖を建築した。この人工湖は、排水を東部の伊通河へ、また雨水を貯水できるように設計された。現工農大路に高さ 10m、長さ 800m の堤防を築き、興隆溝（伊通河の支流の一本）の上流部を堰き止めることによって人工湖を完成させた⁹⁾。

南湖公園の北部には満州国交通部、司法部、經濟部、司法部、国務院などの政府機関の建物が現在の新民大街に並立しており、1934 年に満州国皇帝となった溥儀の宮殿予定地であった現在の地質宮と対角線上に位置するものであった¹⁰⁾。この貯水池は、水資源に乏しい長春において、重要な役割を持っていた。

(2) 地理と景観

当公園は総面積 2.38 km²、うち水域面積 0.95 km²の広さを有し、中国東北地区における最大の公園である。その水域面積は、北京の頤和園に次いで第 2 位である。また、園内には白樺などの植物を多く植えられており、緑地帯は 1.34 km²と公園全体の 50%を占める¹¹⁾。このことから、都市内部に立地しながらも、自然環境には恵まれている。施設としては、健康遊具や緑地、広場、湖水浴場、キャンプ地などがみられ、夏にはキャンプ、水泳、映画放映、冬にはアイススケートなど様々な活用がみられる¹²⁾。

南湖公園は三角形によって構成され、周囲を工農大街、延安大街、南湖大街に囲まれる。それぞれの三角形の頂点にはロータリーが位置し、その中心部は広場になっている。公園内部からは写真 1 にあるように、公園内からは周囲の建築物や道路、車両などはあまり見えない。公園には道路に沿うように遊歩道が設けられており、その道に沿って約 45 分から 1 時間で公園を一周できる。興味深いのは、この一周の過程で、各地点によって景観の見え方が異なる点である。例えば、北部の新民広場から入園した場合、最初に蓮の花を鑑賞できる地点が目に入る。一方、工農広場から入園すれば、右手には写真 1 のような直線的な湖を臨む遊歩道、左手には湖水浴場がみられる（写真 2）。さらに、南湖広場からは、緑地帯がまず目に入るといったように、各地点によって異なった景観が配備されている。このため、地図で確認すると、湖がやや東部に偏っているようにみえる。



写真 1



写真 2

(3) 南湖の環境問題

現在は湖の水質や生態などの環境問題が度々指摘されている。王建華ら(2007)¹³⁾によると、1960 年代以前は、水質に大きな問題は見られず、都市民の生活用水として利用されていた。しかし、70～80 年代になると、富栄養化が進行し、湖面には「水華」と呼ばれる藻類の異常繁殖と魚の死骸が発生する現象がみられるようになった。90 年代にかけては、湖の整備が行われたものの、改善は見られず、依然として富栄養化がみられた。この原因は、都市の生活用水と上流部の水田と養殖場の排水の流入によるものとみられている。

筆者の聞き取り調査においても、汚染を懸念する声が数多く挙げられている。調査期間中は蓮の花が最も美しい時期であり、多くの人々が鑑賞のために来園していた。中でも高齢者は、以前に比べ、蓮の花が少ない上に、美しくないと述べており、これは湖の環境が良くないからだ、身近に環境問題を感じている。

3. 聞き取り調査の手法

本報告では、南湖公園に来園している人々を対象に、男性 64 人、女性 36 人の合計 100 人に聞き取り調査を行った（第 2 図）。調査では、予め 5 つに絞った項目を質問し、回答を得た。調査項目について、性別と年齢の他に、①来園頻度、②自宅からの所要時間（「徒歩」、「車」の 2 種に分類）、③来園目的、

④南湖公園の選定理由、⑤「休閒」について抱くイメージ、の5つである。なお、最後の項目⑤に関しては、フリーディスカッション形式を採用し、調査対象者から話題を提供することもあった。なお、曜日によるかたよりのないよう調査は平日、休日ともに行っている¹⁴⁾。

4. 各調査項目の集計結果

ここでは集計の結果を、上記の5つの項目について、年齢層とクロス集計を行った。

中国では計画経済から市場

経済への転換によって、各世代でのレジャーに対する経験やイメージが大きく異なると考えられる。この認識の違いが、各項目にどのような影響を与えるのかを探る試みとして、年齢層による分類を採用した。ここでの年齢層とは、社会的な拘束時間に基づいて年齢別に区分したものである。分類について、まず〈80後〉（以下、80後層）は1980年代以降の改革開放期に生れ育ち、国家の政策として一人っ子政策¹⁵⁾を背景に持つ人々を指す。彼らは年齢としては20歳から32歳ほどの若者であり、現在はその多くが仕事や学業に専念している。次に〈壮年〉（以下、壮年層）はここでは33歳から50歳までの働き盛りといえる人々を指している。彼らは改革開放による経済発展の初期から現在に至る段階までを経験しており、80後層と次に挙げる定年後層の中間的な位置づけである。彼らの中でも、特に30代、40代の人々は、会社の仕事や土地のローンなど社会的な圧力を感じている。最後に〈定年後〉（以下、定年後層）であるが、ここでは60歳以上の高齢者を指し、基本的に現在は労働に従事していない。なお、中国では、労働者の退職年齢として男性60歳、女性50歳が定められている¹⁶⁾。しかし、本調査では、職種の聞き取りを行っていないため、60歳以上を定年後層と定めている。彼らは改革開放以前の社会主義建設期を幹部、あるいは労働者として経験しているため、本研究では彼らの語りは重要となる。

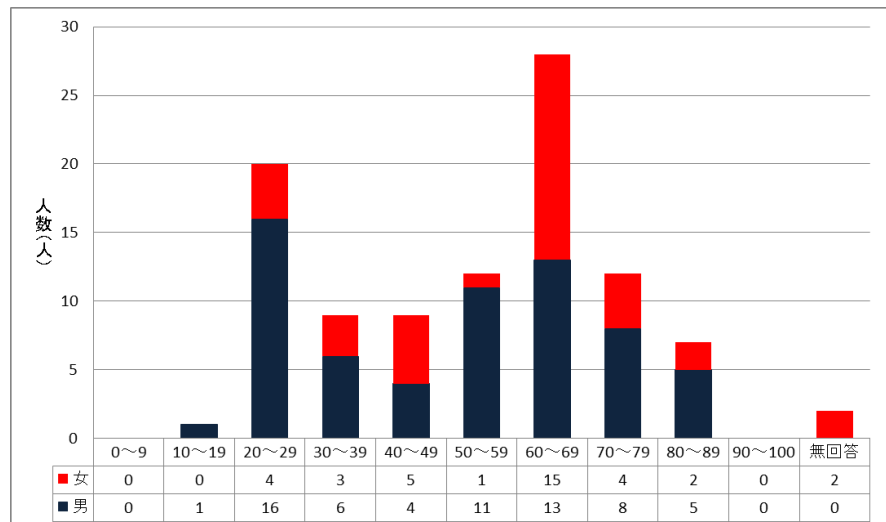
(1) 来園頻度

まず、来園頻度をそれぞれ「初回」、「毎日」、「週1回」、「週2-5回」、「月数回」、「その他」と分類した（第1表）。「その他」については、「ほとんどこない」や「年1回」などの回答が含まれる。まず、「週1回」の回答者が3人と突出して少ないことがわかる。これは、「毎日」は28人、「初回」や「その他」が13人、35人であることから、公園の利用者の来園頻度は、頻繁に訪れる人とまったく訪れない人の両極端に分けられると考えられる。

また、これを年齢層別に確認すると、80後層と壮年層は「その他」が50%近くの割合を占める。一方で、定年後層は「毎日」来園する人々が42%を占める。このことから、年齢毎に来園頻度が明確に異なることが明らかとなった。

(2) 自宅からの所要時間

次に、自宅からの所要時間について、「徒歩」と「車」の2要素から分析を行った（第2、3表）。ここでの「自宅」とは、現在居住している場所を指す。つまり、何かしらの事情により、数日間、本来の居住地を離れ、長春に滞在している場合、その滞在先からの所要時間となる。例として、女性（64歳）のように、姉が長春で仕事をしており、休暇を利用して姉の家へ遊びに来ている。この場合などは、その居住地からの所要時間を対象としている。



第2図 調査年齢と人数

第1表 各年齢層にみる来園頻度

頻度(回)/年齢層	80 後		壮年		定年後		無回答		合計人数
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
初回	6	20%	3	14%	4	8%			13
毎日	2	7%	5	24%	20	42%	1	100%	28
週 1	2	7%	1	5%					3
週 2-5	1	3%	2	10%	8	17%			12
月数回	5	17%			5	10%			9
その他	14	47%	10	48%	11	23%			35
合計	30	100%	21	100%	48	100%	1	100%	100

第2表 移動時間（徒歩）と年齢層

時間（分）/年齢層	80 後		壮年		定年後		合計人数
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
0～10	5	31%	10	63%	11	31%	26
11～20	6	38%	3	19%	11	31%	20
21～30	3	19%	1	6%	8	23%	12
31～60	1	6%	1	6%	3	9%	5
61 以上	1	6%	1	6%	2	6%	4
合計	16	100%	16	100%	35	100%	67

注：無回答であった6名を除外している。

第3表 移動時間（車）と年齢層

時間（分）/年齢層	80 後		壮年		定年後		合計人数
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
0～10	2	15%			1	13%	3
11～20	2	15%			2	25%	4
21～30	4	31%	3	60%	2	25%	9
31～60	3	23%	2	40%	1	13%	6
61 以上	2	15%			2	25%	4
合計	13	100%	5	100%	8	100%	26

注：無回答であった1名を除外している。

まず、移動手段の分類は、「徒歩」で来園する人が 67 人（無回答 6 人）、「車」、つまり自家用車やバス、タクシーに乗って来園する人が 27 人（無回答 1 人）と、6 対 4 の割合である。「徒歩」によって来園する人について、移動時間が長くなるにつれて、人数が減少している。その原因として、自身の居住している地域の近辺にある公園へ行くことが想定できる。次に、年齢層別にみると、各層とも同様に、特に「0～10」分と「11～20」分が多い。この 2 つの時間分類の合計割合は、80 後層は 69%、壮年層は 82%、定年後層は 61%と、家から 20 分以内に居住している人々が全体の 6 割以上を占めることがわかる。

次に、第 3 表から「車」によって来園している人々について、合計 26 人のうち 13 人と、実に半数が 80 後であることがわかる。また、来園に 30 分から 1 時間程度必要な人が 19 人と、遠距離からの来園者は相対的に移動時間が長い。

移動時間に関しては、課題として、南湖公園とは異なった性格を持つ市外の公園に着目する必要がある。例えば、市の南東約 12 kmの地点には浄月潭森林公園が位置し、現在は新たなレジャー観光施設として開発が進んでいる。浄月潭森林公園は市街から遠距離の観光地であるため、交通機関を利用する必要がある。ここでは、一日を費やし、自然環境に触れたいと思う人々、あるいは自家用車などの交通手段を持っている人々が吸引されている。このような、都市内の自然環境とは対照的に、観光地として郊外に布置される観光地における自然環境における人々の活動についても重要視していきたい。

(3) 来園目的

ここでは来園目的を質問し、来園者の活動内容から分類を行った。第 4 表に示したように、全回答数は合計 143 件であり、分類に採用した各要素については、「活動目的」のデータを基礎としたものである。第 4 表では特に「運動」項目に特徴がある。なお、ここでは「散歩」の扱い方を「運動」と合算している。公園にジョギングや鍛錬など、明確な意図を持って、つまり身体を動かす行為を目的としている人に対し、散歩はそこまでの積極的な姿勢は無いものの、公園内を歩く行為として、ここでは「運動」と捉えている。

第 4 表から、「運動」・「遊び」項目といったアクティブレジャー (active leisure) は合計 80 件と、全体の約 55%の意見に達する。その他に、「健康」や「付添い」、「観光」などの項目を合計すると、94 件と全体の 65%を占める。また、「観覧」や「環境」といった自然景観に関連するパッシブレジャー (passive leisure) に関する項目も見落とすことはできない。南湖公園では、その自然景観に身を置くことによって、リフレッシュすることを目的とする人も多い。観覧を目的とした人々は、日陰のベンチや持参したシートに腰を下ろし、湖や周辺の木々、歩く人々を気の済むまで眺め、あとは帰宅することが多いと感じられた。このような視覚的な楽しみの他に、「環境」項目については、「緑の豊かさ」や「水の綺麗さ」などの精神的な楽しみのために、周囲の自然環境を享受する人々も見受けられる。また、「愉快」は南湖公園という多目的に利用される空間に身を置くことに対して、「楽しい」雰囲気や「賑やかさ」を目的として来園している人々を分類している。そのため、本稿では「愉快」についてはひとつの分類項目として扱うものとする。このことから、「観覧」、「休憩」、「環境」、「愉快」の 4 つのパッシブレジャーは 35 件と全体の約 24%を占めている。しかし、多くの人々がアクティブ・パッシヴの両レジャーを明確に区別し、来園しているわけではない。例えば、「散歩(運動)」と「休憩」、あるいは「運動」と「観覧」など、複合的な目的を持って来園している人も多い。このことから、課題として複数回答者の性質についても検討する必要がある。

また、「仕事」については、公園内において、蒸しトウモロコシやアイスキャンディーを販売している人を指す。本来、公園内では販売行為は禁止されているが、監視の目が行き届かない地点では、このように駄賃を稼ぐ程度の販売を行う人も見られる。

第4表 来園目的による各活動と年齢層

分類項目		合計件数	80後			壮年			定年		
			回答数	年代割合	全体割合	回答数	年代割合	全体割合	回答数	年代割合	全体割合
利用目的	運動	57	11	26.2%	7.7%	9	34.6%	6.3%	36	50.0%	25.4%
	遊び	23	11	26.2%	7.7%	3	11.5%	2.1%	9	12.5%	6.3%
	観覧	14	1	2.4%	0.7%	3	11.5%	2.1%	10	13.9%	7.0%
	休憩	9	4	9.5%	2.8%				4	5.6%	2.8%
	付添	8	4	9.5%	2.8%	2	7.7%	1.4%	2	2.8%	1.4%
	環境	6	2	4.8%	1.4%	3	11.5%	2.1%	1	1.4%	0.7%
	愉快	6	2	4.8%	1.4%	1	3.8%	0.7%	3	4.2%	2.1%
	健康	4				1	3.8%	0.7%	3	4.2%	2.1%
	通過	3	3	7.1%	2.1%						
	観光	2	1	2.4%	0.7%	1	3.8%	0.7%			
	仕事	2	1	2.4%	0.7%				1	1.4%	0.7%
その他	8	2	4.8%	1.4%	3	11.5%	2.1%	3	4.2%	2.1%	
総計		142	42	100.0%	29.6%	26	100.0%	18.3%	72	100.0%	50.7%

注1:「年代割合」は各年齢層の回答数に占める割合を示す。また、「全体割合」は合計件数である145件に占める割合である。

注2:「年代割合」と「全体割合」について、詳細な数値を示すために、小数点1ケタまで表示している。

注3:年齢に関して無回答であった2名（それぞれ「運動」1名、「休憩」1名）を除外している。

第5表 選定理由と年齢層

要素/年齢層	80後		壮年		定年後		合計回答数
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	
風景・環境の良さ	14	32%	13	38%	24	36%	51
近い	8	18%	5	15%	13	19%	26
広い・他にない	4	9%	5	15%	9	13%	18
活動・休憩	4	9%	2	6%	12	18%	18
無料	3	7%	1	3%			4
安全	1	2%			1	1%	2
施設がある			1	3%	1	1%	2
人が多い	2	5%	2	6%	3	4%	7
評判を聞いて	1	2%	2	6%			3
無回答	1	2%	1	3%			2
その他	6	14%	2	6%	4	6%	12
合計	44	100%	34	100%	67	100%	145

(4) 選定理由

南湖公園の選定理由については、第5表からも見て取れるように、大多数が、「風景・環境の良さ」を述べている。この項目は、それぞれの年齢層中でも3割以上を占めている。来園目的では、「運動」項目のみで4割を占めていたのに対し、その選定理由の多くが「風景・環境の良さ」であることから、人々が活動の場所として選定する際、景観が大きな役割を持っていることがわかる。

また、「近い」については各年齢層で2割近くを占めている。これは、自宅からの所要時間でも述べたとおり、それぞれの社区に近接した公園を選定していると考えられる。次に「広い・他にない」が各年齢層で1割強を占める。当所の筆者の想定では、活動可能な場所として広い土地が選定されるという回答が大多数を占めると考えていた。しかし、実際は、朝に太極拳や鍛錬をしている人々に質問しても、

「空気がいい」や「緑が多い」などが活動場所としての選定理由であることが分かってきた。これは、ある程度の規模までの活動なら、社区における娯楽施設や遊具、グラウンドで完結できる活動をわざわざ南湖公園まで赴いて行っていると考えることができる。そこにはコミュニティなど、様々な要因が想定することができる。この活動と景観という2要素の関係性は、レジャー空間を考察する上で重要な意味を帯びているのではないだろうか。

(5) 「休閒」のイメージ

「休閒」のイメージについては、フリーディスカッション形式で行っているため、様々な意見が挙げられた。

まず、基本的な「休閒」のイメージとして、来園者に自身の南湖公園における活動は「休閒」といえるのかについて質問をした。これに関しては、殆どの人が「休閒」であると回答した¹⁷⁾。このことから、南湖公園におけるアクティブ・パッシブレジャーは、実際に「休閒」として捉えられているといえる。

また、本項目の聞き取りにおいて、各年代で回答に相違点・共通点があることを見出した。それぞれの語りの中で、高齢の人々は、「退職後」に得られるものであると強調する。一方、就職者や学生は、仕事や勉学の「圧力から解放」されるものと主張することが目立った。この両主張の共通点として、「休閒」は「労働」を媒介するもの、あるいは対比される概念であることが挙げられる。

また、各年齢層別にみると、80 後層は「圧力から解放」の他に、「友達と遊ぶ」とことという回答がみられる。多くの若者が、「休閒」とは、「遊ぶ」と同義、あるいは散歩などの「活動」であると捉えていることが分かった。ただし、それらの活動内容には自身がリラックスできる要素が含まれていなければならない。

一方で、定年後層は「休閒はつい最近からみられるものだ」と述べる。このような回答が度々挙げられることから、特に 80 後層を除く、壮年層と定年後層については、過去、つまり社会主義建設期にはどのような「休閒」がみられたのかを中心に聞き取りを行った。彼らの語りによって、社会主義建設期の「休閒」について、その背景をより具体的に分析できると考えられる。

5. おわりに

本報告では、長春市南湖公園を対象地として、そこで行われる人々の活動に焦点を当て、現代の「休閒」について、その空間の特性の把握を試みた。まず、当公園は他の中国都市と異なり、満州国時代の都市計画によって建設された背景から、中心部に巨大な水域公園であることが大きな特徴である。このことを念頭に置き、聞き取り調査を行った。その結果、多くの来園者、特に周囲の 10 分から 20 分かけて徒歩で来園できる域内に居住する人々が多いことが分かった。また、彼らの活動に注目すると、来園目的の 50%以上を「運動」や「遊び」などのアクティブレジャーが占めていた。一方で、各年齢層の選定理由は「風景・環境の良さ」がそれぞれ 30%を超えることが分かった。このことから、公園利用者は、何かしらの活動を行う際に、自然景観が彼らのレジャー活動に大きく関係していると考えられる。特に、自然景観の要素が多い南湖公園では、その傾向は強いといえる。

課題として、他の公園などのレジャー空間との比較や、周囲の社区との関連性などが挙げられる。また、今回は来園者を一括りとして扱ったが、中には観光客や旅行者、労働者なども包括されており、より詳細に対象を吟味する必要がある。

謝辞

本稿のフィールドワークにおいては、東北師範大学の先生方、大学院生の方々、特に劉騰姣氏にお世話になりました。記して感謝いたします。

注

- 1) 中国社会科学院語言研究書辞典編集室『現代漢語辞典』商務印書館, 2005, 1532 頁。
- 2) 中国政府網, 「首次全国休閑工作會議解讀: 「大休閑」概念提出」2010 年 12 月 20 日, http://www.gov.cn/gzdt/2010-12/20/content_1769637.htm, 2013 年 7 月 20 日閲覧。
- 3) 馬恵娣「休閑問題的理論探求」精華大学学报(哲学社会科学版) 2001 - 6, 第 16 卷, 71 - 75 頁。
- 4) 中国知網 (<http://www.cnki.net/>) において、キーワード「休閑」で検索を行った。(2013 年 7 月 20 日現在。)
- 5) 前掲 3) 71-75 頁。
- 6) ①岡田至雄『レジャーの社会学』世界思想社, 1982, 24 - 31 頁。②澤村博、近藤克之編著『これからのレジャー・レクリエーション: 余暇社会に向けて』弓箭書院, 2012。
- 7) 柴彦威「中国都市における内部地域構造の特徴と変容」(森川洋『都市と地域構造』大明堂, 1998), 1-17 頁。
- 8) 長春電視台『發現長春 第一集』吉林美術出版社, 2010, 192-263 頁。
- 9) 長春市地方志編纂委員会『長春市志 城市供水志』吉林文史出版社, 1993, 37-38 頁。
- 10) 前掲 8) 192-195 頁。
- 11) 前掲 2)。
- 12) 張春『長春市』中国城市出版社, 1995, 217-222 頁。
- 13) 王建華、呂憲国、姜明「長春市南湖公園生態服務價值評估」湿地科学第 5 卷第 2 期, 2007。
- 14) 具体的には平日に 44 人、休日に 56 人に聞き取りを行った。
- 15) 中藤康俊「中国の歩み—計画経済から市場経済へ」(上野和彦編『世界地誌シリーズ② 中国』朝倉書店, 2011), 1-21 頁。
- 16) 中国では、「幹部」とその他労働者の定年退職年齢は異なっている。例えば、「幹部」は男性 60 歳、女性 55 歳である。(小嶋華津子「定年退職年齢の性別格差是正をめぐる政治-中国におけるジェンダーと政治」国際政治 161, 2010, 82 - 96 頁。)
- 17) この回答が得られなかった人は、「仕事」を目的として来園している。

中国におけるグローバル化の影響による都市空間の再編

—長春市を事例に—

小野寺 淳（横浜市大）

1. はじめに—グローバル都市をめぐる論点—

中国の都市の最近の変容を、グローバル化との関連で理解することを本稿の目的とする。そして東北地方の中核的な都市の一つである長春に事例研究として焦点を当てる。世界都市あるいはグローバル・シティとしてしばしば取り上げられるニューヨーク・ロンドン・東京といった世界有数の大都市や、その次によく議論の俎上に載せられる東アジアならば香港、上海、北京といった主要都市と比較して、長春のような地方中核都市についてはグローバル化の文脈で検討されることが少なかった。しかし、グローバリゼーションの本質として、その影響が大都市ばかりでなく地方都市へ、さらには農村地域にまで及んでいることを想定するならば、地方中核都市に焦点を当てた検討も不可欠であろう。

中国の都市の近年の変容は、計画経済システムから市場経済システムへの体制転換にともなった現象として説明されることがこれまで多かったが、いよいよグローバル化の影響が無視し得なくなり、中国の都市の変容も新たな段階に入っているのではないか。都市を構成するさまざまな要素が国家という枠組み中の階層的な秩序の中に位置付けられている状態にとどまらず、国内外の他地域の都市と同様な現象が同時期に生起するようになっており、それらが国境を越えた比較的自由な資本の流動との関連でよく理解されるように思われる。

グローバル都市の特徴としては、都市の成長・拡張や産業構造の高度化がみられることに加えて、さらにグローバル経済への統合の徴候として、一方での高学歴・専門職の増加や、他方での非熟練製造・単純サービス従事者の増加が、そしてそれらの帰結として都市内部における社会経済的な格差の拡大などが指摘されている¹⁾。このような世界のグローバル都市の共通点に多くの関心が寄せられるのに対して、世界のそれぞれの地域には独自のグローバル化の形態があるだろうという主張もある²⁾。例えば、中国においても新中間層と呼ばれる上層のホワイトカラーの増加は注目されるが、資源配分における国家管理が頑強な中国において、そのような階層の人々がグローバル都市における超国家的な役回りを果たしているとみることができるのかどうか、その状況を丁寧に観察する必要があるだろう。

以下、まず第2章では、長春の都市形成について計画経済期からの歴史を概観し、グローバル化が始まるところまでの都市空間の特徴を整理する。第3章では、人口センサスのデータの分析を通じて、グローバル化の傾向を量的に確認する。第4章では、社区居民委員会という都市地域の社会組織に着目し、グローバル化の状況を質的に検討していく。

2. 地方中核都市長春の変容

(1) 計画経済期の都市形成の経緯

長春市は中国の東北地方のほぼ中央、長白山脈から東北平原へ遷移するところに位置し、吉林省の省都である。2010年の全市の総人口は767万人、そのうち区部は419万人である（2010年人口センサスによる）。遡って1945年頃の区部の人口は60万人で、国共内戦により一時は17.7万人にまで減少した³⁾。

長春が解放された1949年から1958年までは都市が急速に発展した時期と言える⁴⁾。内戦の荒廃からの復興を進め、1950年には第一自動車製造工場を長春に建設するという国家重点プロジェクトが決定、1954年には開始された。この第一自動車のプロジェクトを契機として、国家による大規模な工業投資が長春と瀋陽を結ぶ鉄道の西側に広がる地区の都市開発を促すことになった。しかし、当時の長春にはまだ新しい都市総合計画がなく、都市計画を援助することになったソ連の専門家は長春の状況

に詳しくなかったので、この自動車関連市街地区と旧来の市街地との統一的な連携がなかなか図られなかったという⁵⁾。

1950年代を通じて機械関連の大型国営工場が次々と建設され、また、吉林大学や東北師範大学が拡張され、省都が吉林市から長春市へ移されて、それらにともなう人口の増加に対応した住宅建設が活発化した。計画経済体制下では工作单位ごとに生産や生活の空間が建設されるため、加えて、大規模国有企業を取り巻く市街地と比較して旧来の市街地においては都市開発資金が不足しがちだったため⁶⁾、それぞれの地区において開発の度合いが異なった都市景観が形成された。

その後、1958年から1977年にかけては、都市が無秩序に拡張した時期であった⁷⁾。都市と農村の間の格差を含む「三大差別」の解消が唱えられ、特に大躍進運動期には多くの人口が農村部から流入し、汚染をもたらす小工場が文教・住宅地区に混在するようになった。しかしながら、生産が生活に優先する風潮の中で、住宅建設はむしろ緩慢であった⁸⁾。

(2) 市場経済への転換と近年の都市開発

1978年から1980年代にかけては、改革開放の時代の初期にあたり、停滞していた都市開発が回復をみせた時期であった。それぞれの企業が自ら資金を調達して従業員家族のための住宅を建設するようになり、旧市街地の再開発も徐々に行われるようになった。それに続く1990年代は、長春の都市空間が急速に拡大する時期であった。

とりわけこの頃に相前後して設立された郊外における国家級の開発区は都市の拡張を象徴しており、将来的にはそれらが衛星都市となることが期待されている⁹⁾。例えば、長春高新技術産業開発区は1991年に国務院が批准して正式に建設が開始された。自動車とその部品・バイオ医薬・情報技術・オプトエレクトロニクス技術、新材料が5大主導産業であり、当初は南西部の近郊農村の土地19.11 km²がその範囲とされて、外資を含めた諸企業を誘致する工業団地として出発したが、その後には面積は55 km²まで拡大し、さらに近年ではそれとは別に長春の市街地の北東部に同開発区の北部地区の建設が大々的に進められている。この間に開発区は、現代工業を主導する先進的な工業団地というような生産機能に特化した地区から、教育、文化、そして居住などの機能までを担う総合的な地区へと着実に変化している。東部に位置する長春経済技術開発区や比較的新しい南東部の長春淨月経済開発区にも同様の傾向がみられ、単なる工業団地にとどまることなく、より高度な都市としての開発が進められている¹⁰⁾。

従来の市街地には商業・サービス業が集積するようになり、それより外側の環状高速道路付近あるいはその内側の各所には大学、物流、卸売などの専門性を帯びた地区が形成されるようになり、都市の機能的な空間分化が進んでいる。さらに2000年以降においては、人口過密による交通や環境の問題を解決することが都市開発の主要な課題となり、居住に適した都市空間の整備や都市景観の美化が目標とされている¹¹⁾。

3. 人口センサスによる地域分析

都市のグローバル化の特徴的な現象として、第1章でも言及したように、グローバル経済の指令・仲介機能を体現する企業家・管理者・技術者などの新中間層あるいは上層のホワイトカラー層の増加が指摘され、他方、そうした諸機能を下支えする低賃金で不安定な雇用の増加と域外からの労働力の流入も指摘されている。本章では人口センサスデータを分析することによって、指摘されているところを確認していくことにする。

(1) 長春市区部の市街区域

ここで分析対象地域の範囲を整理しておく。長春市は周辺の3つの県級市と1つの県を管轄してい



第1図 長春市の区部と市街地

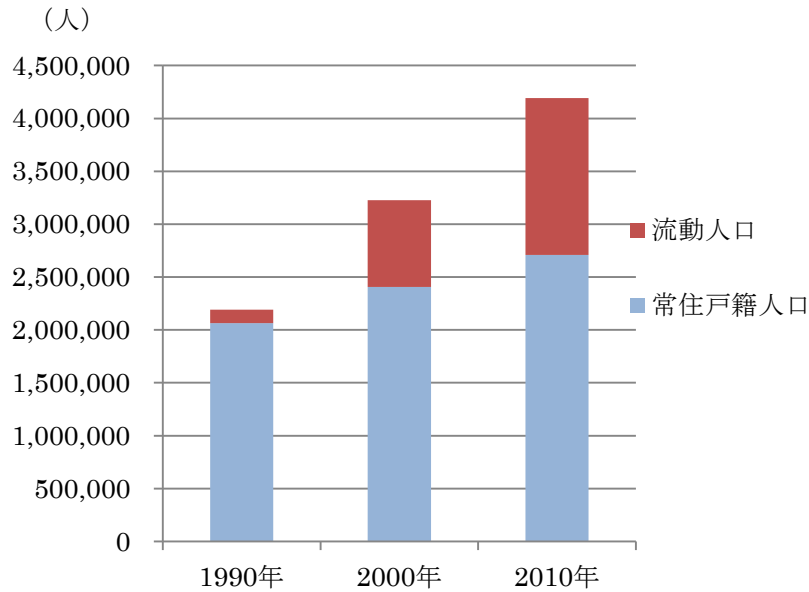
るが、本稿はもっぱら都市の内部構造に焦点を当てているので、それらの地域は除外し、南関、寛城、朝陽、二道、緑園、双陽の6つの区を対象とする。これらの区の範囲を詳しく見ると、一部の領域の所属変更などがしばしば行われてきたけれども、1995年に朝陽区から分離して緑園区が誕生した後は若干の調整にとどまっており、区レベルの大きな行政区画変更はされていない。

人口センサスには、各区の「全域」のデータの他に、「市街区域」のデータが掲載されている。つまり、区部の全域が市街地なのではなく、長春市の中心部の市街地よりも区部はさらに広い領域を占めているということになる¹²⁾。分析においてはこの「市街区域」のデータを多用し、分析の焦点を中心部の市街地に絞っていく。この長春市の中心部の市街地の広がりそれぞれの区の領域との関係を見てみると、ちょうど環状の高速道路と中心部の市街地の範囲がほぼ重なっているが、南関、寛城、朝陽、二道、緑園の5つの区がこの市街地を分割するようにおおそセクター状に位置している（第1図）。双陽区だけはその市街地からは南東方向に離れている。

なお、4つの開発区が、実質的には従来の区から独立して、「代理管理」として領域内の下部の組織（街道弁事処や社区居民委員会など）に対する行政管理を行っている¹³⁾。その具体的な状況は次の第4章においても言及するが、本章で扱う人口センサスのデータは開発区を中に含んだ従来の区ごとの統計である。

(2) 戸籍・年齢・学歴に関する分析

最初に、区部全域の人口の推移を見ることにする（第2図）。総人口は1990年の219万人から、2000年には323万人に、2010年には419万人に達している。この増加に大きく寄与しているのは、流動人口、すなわち長春市区部以外に戸籍を有しながら暫時居住する人々の急増であり、その多くは出稼ぎ労働者とそれに帯同する家族であると考えられる。その数は2010年には148万人に達し、総人口の



第2図 長春市区部の人口推移

資料：『吉林省 1990 年人口普查資料』、『吉林省 2000 年人口普查資料』、『吉林省 2010 年人口普查資料』より作成。

35%に及んでいる。

次に、市街区域の人口について、いくつかの視点から 2000 年と 2010 年のデータを比較し、必要に応じて区ごとの分析をしてみよう。まず、年齢構成については、区ごとの差異はあまり見られず、全体的に 2000 年から 2010 年にかけて労働年齢（15～64 歳）人口が 79.0%から 82.2%へ増加していることが指摘できる。同時に、65 歳以上の人口が 6.8%から 8.3%へ増える一方で、14 歳以下の人口が 14.2%から 9.5%へ急減しており、高齢化の傾向を知ることができる。

学歴構成を見てみると、全体的に教育水準がこの 10 年間に向上していることが分かるが、区ごとのデータを見ると地域間の差異を明確に読み取ることができる（第 1 表および第 2 表）。とりわけ南関区と朝陽区の学歴の水準が高い。2000 年における「大学」の区部の平均が 9.3%であるのに対して、前者は 12.9%、後者は 17.4%であった。これが 2010 年になると区部の平均が 15.5%に上昇するが、前者は 23.8%、後者は 26.6%とさらに高くなっている。「大学院」は前者が 2.9%、後者が 3.4%と、他の区に比較して顕著に高い。緑園区の学歴水準もやや高めである。高学歴者が特定の地域へ集中する傾向がうかがわれる。

第 1 表 2000 年長春市区部市街区域における学歴構成

	6 歳以上人口	小学以下	中学	高校	大專	大学	大学院
南関区	100.0%	18.9%	31.5%	26.5%	9.4%	12.9%	0.7%
寛城区	100.0%	21.4%	39.1%	28.4%	6.7%	4.2%	0.1%
朝陽区	100.0%	17.1%	25.2%	25.1%	13.6%	17.4%	1.5%
二道区	100.0%	22.4%	41.2%	25.5%	7.5%	3.2%	0.1%
緑園区	100.0%	21.8%	35.0%	27.1%	10.0%	5.8%	0.3%
双陽区	100.0%	39.1%	40.2%	15.7%	3.9%	1.1%	0.0%
区部計	100.0%	21.1%	33.4%	25.7%	9.7%	9.3%	0.6%

第2表 2010年長春市区部市街区域における学歴構成

	6歳以上人口	小学以下	中学	高校	大専	大学	大学院
南関区	100.0%	10.5%	26.3%	23.0%	13.5%	23.8%	2.9%
寛城区	100.0%	19.1%	46.7%	21.9%	6.7%	5.3%	0.2%
朝陽区	100.0%	9.7%	21.2%	23.7%	15.4%	26.6%	3.4%
二道区	100.0%	20.5%	41.5%	19.7%	8.7%	9.0%	0.6%
緑園区	100.0%	12.8%	33.1%	26.8%	13.4%	13.0%	0.8%
双陽区	100.0%	31.5%	50.0%	8.9%	3.8%	5.8%	0.0%
区部計	100.0%	15.5%	34.2%	22.0%	11.2%	15.5%	1.6%

注：第1表および第2表ともに、「高校」の中に「中専」（中等専門学校）が含まれる。「大専」は高等専門学校を指す。

資料：第1表および第2表ともに、『吉林省2000年人口普查資料』、『吉林省2010年人口普查資料』より作成。

(3) 業種・職種に関する分析

業種別の従業者構成に関して、2000年については全産業を16に分類した、2010年については20に分類した従業者数のデータが各区の市街区域について得られる。一部分については分類の変更により経年変化の直接の比較ができないが、読み取れることも多い。「農・林・牧・漁業」は2000年の区部の平均が12.1%であるのに対して双陽区は52.5%であり、町に住んでいても農業などに従事する人が多くを占めて、他の区とは様相が異なる。その双陽区の値も2010年には22.2%に低下している。「製造業」については2000年の区部平均が28.3%であるが、寛城区は34.1%、二道区は37.3%、自動車産業が集積する緑園区は41.3%と高い。2010年になると区部平均は20.4%と製造業の比率が低下しているが、二道区（22.3%）と緑園区（31.0%）は依然として比較的高い。

「金融業」は南関区と朝陽区に多い。2000年から2010年へ区部平均が2.2%から2.9%へ上昇しているが、両区ともまったく同じく3.3%から3.9%へ増加している。また、南関区と朝陽区の両区には大学が多く立地しており、科学研究や教育文化に関連する業種に従事する人口は明らかに他の区より多い。そして行政機関や共産党を含む分類についても両区の比率の高さが顕著である。

第3表 2000年長春市市区部市街区域における職種別従業者構成

	国家機関・党 軍組織・企業 等部門責任者	専門技術職	事務関連職	商業・サービス職	農林牧漁水利生産職	生産・運輸設備操作関連職	分類不能 従業者	合計
南関区	6.5%	21.0%	14.3%	24.0%	7.3%	26.2%	0.7%	100.0%
寛城区	6.9%	13.8%	8.2%	28.7%	1.8%	39.6%	1.0%	100.0%
朝陽区	6.7%	26.2%	13.6%	19.8%	12.1%	21.4%	0.2%	100.0%
二道区	5.3%	14.5%	7.5%	26.0%	4.8%	41.6%	0.2%	100.0%
緑園区	3.5%	21.4%	8.6%	21.6%	12.3%	32.4%	0.3%	100.0%
双陽区	3.0%	9.0%	3.8%	13.3%	52.3%	18.7%	0.0%	100.0%
区部計	5.4%	19.9%	10.3%	22.3%	12.1%	29.6%	0.4%	100.0%

第4表 2010年長春市市区部市街区域における職種別従業者構成

	国家機関・党軍 組織・企業・事 業部門責任者	専門技術職	事務関連職	商業・サービ ス職	農林牧漁水 利生産職	生産・運輸設 備操作関連職	分類不能 従業者	合計
南関区	4.7%	24.9%	15.4%	35.0%	1.8%	18.2%	0.0%	100.0%
寛城区	2.4%	13.1%	8.0%	45.0%	1.7%	29.9%	0.0%	100.0%
朝陽区	6.0%	32.0%	11.3%	33.7%	0.7%	16.1%	0.2%	100.0%
二道区	4.4%	16.9%	7.2%	40.6%	1.3%	29.5%	0.0%	100.0%
緑園区	2.6%	22.5%	7.4%	34.8%	2.6%	30.1%	0.1%	100.0%
双陽区	1.1%	13.9%	14.1%	23.2%	22.1%	25.6%	0.0%	100.0%
区部計	3.9%	22.7%	10.3%	36.4%	2.4%	24.2%	0.1%	100.0%

資料：第3表および第4表ともに、『吉林省2000年人口普查資料』、『吉林省2010年人口普查資料』より作成。

職種別の従業者構成に関しては、2000年と2010年を通じて7つに分類した各区の市街区域のデータが得られる（第3表および第4表）。「国家機関・党軍組織・企業・事業部門責任者」、「専門技術職」、「事務関連職」の3つの職種については、南関区と朝陽区の比率が高く、特に「専門技術職」がそれぞれ21.0%から24.9%へ、26.2%から32.0%へと増加し、この10年間にもいよいよ両区に集中していく傾向が見られる。緑園区も比較的多い。

「商業・サービス職」については、区部平均で2000年の22.3%から2010年の36.4%へと市街地全体で急増しており、中でも寛城区や二道区の多さが目立つ。「生産・運輸設備操作関連職」については、逆に全体で29.6%から24.2%へ減少しているが、寛城区、二道区、緑園区では依然として高い比率であり、それに比較して南関区や朝陽区の比率は低い。

製造業が比率を下げて商業・サービス業が比率を上げるという産業構造の変化が見られる中で、とりわけ専門技術職が増加しており、しかもそれらが特定の地区に集中する傾向を見せている。

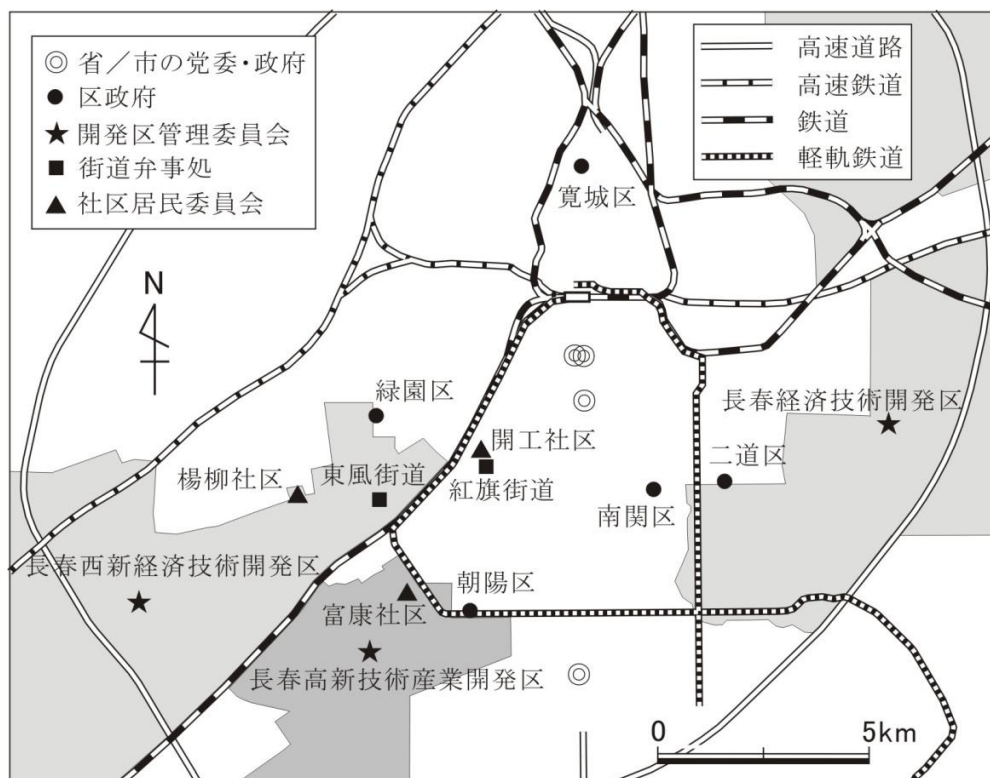
4. 社区居民委員会の事例分析

本章では都市空間のローカルな領域においてどのような変化が生じているかを見ていくことにし、特に社区居民委員会に注目する。かつては居民委員会という組織が都市空間を網羅していたが、1999年に国家民政部による「全国社区建設実験区」が始められ、複数の居民委員会が合併して社区居民委員会が編成されるようになった¹⁴⁾。「社区」とは「コミュニティー」という意味である。社区居民委員会は行政の末端と住民の自治の接点であり、中国の都市内部を観察する上で重要な組織であるといえる。以下、(1)開発区、(2)旧市街地、(3)国有企業地区の事例を取り上げる。第3図は取り上げる社区居民委員会などの位置関係を示している。

(1) 開発区の新市街地—長春高新技术産業開発区（朝陽区）富康社区居民委員会—¹⁵⁾

富康社区居民委員会は長春市区部の南西部に位置し、高新技术開発区北部の輕軌鉄道の駅にも近い。20年ほど前は郊外農村であったこの一帯に、今では高級なマンションや「別荘」と呼ばれる一戸建ての住宅などが次々と建設されており、ここより南方には外資系を含むハイテク企業、研究機関、インキュベーター施設などが立地する開発区の中核地区が接続している。行政組織上、本来は朝陽区双徳郷に属しているが、同時に長春高新技术産業開発区の代理管理下に置かれている。また、元は双徳郷光輝村村民委員会が所在したが、2003年に富康社区が設立され、社区の幹部の中には元村民も入って

いる。人口は1万人を超えて増加している。



第3図 開発区および社区居民委員会などの位置

汚染などがなくて居住環境が良く、教育や医療などの面でも優れた施設が立地するようになり、道路や公園などのインフラもよく整備されてきた。そのため住宅価格は決して安くなく、入居者はハイテク企業などに勤務する比較的高い所得を得ている人々か、蓄えのある引退した幹部などが多いという。工場で働く出稼ぎ労働者たちの数は多くないが、彼らは宿舎に住むか、数人で部屋をシェアして住んでいる。そして、旧光輝村の元村民約800人もここに住んでいる。「小区」と呼ばれる住宅団地が3つあり、対外的に販売された一方、一部は農地や宅地を収用された元農民たちへの補償としてあてがわれている。

また、農民たちへの土地収用補償金や取壊し移転補助金の一部は村の資金となり、それが新たに建設した物件の賃貸などを通じて大きな利潤を生み、元農民たちへ分配されている。彼らは、例えば工業団地の造成に投資したり、住宅の販売や店舗の賃貸などの経営にも乗り出したりしている。こうした動きのこの地区の開発に対する影響は無視しえない。他方、土地収用にとまなう補償金の分配について、村の幹部と農民の間で紛争が起きることもままある¹⁶⁾。

(2) 旧市街地—朝陽区紅旗街道弁事処開工社区居民委員会—¹⁷⁾

紅旗街道弁事処においても居民委員会の再編が行われ、38の居民委員会が9つの社区居民委員会に再編された。開工社区居民委員会は開運街東一・開工胡同・開工胡同南の3つの居民委員会から編成され、管轄面積は0.33km²、現在の戸数は3,000戸あまり、人口は約9,600人である。複数のデパートやパソコン・家電専門店が集中する工農大路の繁華街に程近く、区内には中層の建物が連続して人口密度が高い。近隣では都市再開発も行われている。

1960年代頃にはすでに国有地となっており、平屋が密集していた。1990年代になって吉林省建設会社が、市場化されたいわゆる商品住宅の開発に乗り出し、現在の数階建て程度の集合住宅が並び、国有企業などの工作单位ではなく個人が住宅を所有するようになった。そうした住民たちの居住歴も長くなり、最近では高齢化が顕著である。子供が同居したり近くに住んだりして面倒を見てくれること



写真1 開発区における住宅建設



写真2 開発区内の住宅小区



写真3 旧市街地の集合住宅



写真4 国有企業の住宅地区の内部

資料：写真1～4いずれも2012年8月に筆者が撮影。

もある。また、彼らの中には、自宅とは別にも住宅をいくつか所有してそれを賃貸する人々が少なからずいる。

その一方で、「農民工」すなわち出稼ぎ労働者の流入が多く、開工社区内には数百人に上る出稼ぎ労働者とその家族が居住しているとみられる。賃貸に出された住宅に入居し、労働者たちが2、3人で相部屋することもあれば、又貸しをする者もいるという。農村戸籍（農業戸口）の彼らは、12万元以上の家を購入したら都市戸籍（非農業戸口）を取得できるが、農村に土地があるため農村戸籍を手放すことを望まない。このようにしてこの地区に低廉な非熟練労働力がプールされている。

社区居民委員会の一つの役割として、失業者対策がある。国有企業が改革を進めた時期に一時帰休者が急増した。開工社区においても相当数の事実上の失業者が発生したため、「公益崗」と呼ばれる社区の業務に再就業させた。国家財政から賃金の一定部分が支給されることもあり、約200人がこの社区において再就業できたという。そもそも社区の業務は多様であり、社会保険・医療保険、衛生・清掃、都市建設管理、緑化、暖房、高齢者・老兵公傷・障害者サービス、最低生活保障、計画生育、経済・人口センサスなどに及び、そこには一般市民による自主管理を行うようにするという考え方があ

(3) 国有企業近隣の市街地

—長春西新経済技術開発区（緑園区）東風街道弁事処楊柳社区居民委員会—¹⁸⁾

楊柳社区居民委員会は、国有企業の第一自動車工場のお膝下であり、その従業員家族用の中層集合住宅が数多く並んでいる地区である。行政区画上は、朝陽区から分離した緑園区東風街道弁事処に属しているが、実際には長春自動車産業開発区を引き継いだ長春西新経済技術開発区の代理管理の下に入っている。楊柳社区が管轄する範囲は7.8 km²であり、1万1842戸、34,281人が居住しており、10の住宅小区が含まれている。住民のための社会福祉サービスを提供することが社区の主要な任務になっている。

第一自動車工場はその名が示す通り、中国において自動車を生産した初めての国有企業であり、その規模は今でも大きく、長春自体が第一自動車の企業城下町ともいえるだろう。市場経済化の中で1980年代にはドイツのフォルクスワーゲン社と合弁を開始し、2000年代からは日本のトヨタ社とも合弁を開始しているが、第一自動車集団の存在感はいささかも揺らいでいない。その従業員はいわばエリートであり、幹部や技術者の社会的地位は特に高く、実際に賃金水準も高い。従業員の子弟たちも第一自動車に、あるいは少なくともその関連会社に就職しようとする。

そのような企業を中心とした社会が、生産工場とそれを取り巻く従業員用住宅などの空間によって維持されてきた地区ではあったが、1990年代後半からの住宅制度改革とともに、住民の構成にも変化が見られるようになった。住宅の所有権が企業から個人に移転し、その所有権を転売することも、あるいは賃貸することもやりやすくなったからである。そして、この社区においても出稼ぎ労働者が流入するようになった。必ずしも工場の生産に従事するとは限らず、その他の労務や商業・サービスに従事する者が多いという。他方、進学などを機にこの地区から転出する若者も近年は多いといわれる。結果として、住宅小区ごとに住民の職業などの属性の格差が生じている。

例えば、「車城名仕家園」は長春第一自動車実業不動産開発有限責任会社が開発建設した第一自動車の従業員用商品住宅の小区である。土地面積128,099.2 m²、総建築面積184,680.73 m²であり、そこに住宅30棟が建てられ、計1,100戸が入っている。長春自動車実業不動産開発有限責任公司の子会社が24時間態勢で物件の管理を行い、閉鎖式管理といって塀に囲まれた小区を守衛が監視するいわゆるゲイティッド・コミュニティになっている。小区内の緑化や建物の修繕など手入れが行き届いており、1戸当たりの居住面積がたいへん広い（写真4）。必然的に居住者の社会階層は比較的高い。この小区には「名仕家園所有者委員会」（業主委員会）という組織があり、この住宅小区を自主的に管理すると同時に、必要に応じて上位の楊柳社区居民委員会に対して意見を主張することもある。今後、都市社会の末端で所有者委員会が一定の役割を果たすことになるかもしれない。

5. おわりに—地域性を帯びた都市空間とグローバル化—

国有企業を主体とする重工業地域であることから市場経済化の動きには立ち遅れ、「東北病」などと揶揄された東北地方であるが、2003年には国務院から東北振興政策が打ち出された¹⁹⁾。その中で長春市は、計画経済期においては自動車などの機械製造業や映画産業の集積地となり、大学や研究機関も数多く置かれた。市場経済期に入ると、国有企業の改革が行われ、日系企業を含む外資企業の投資も自動車関連を中心に進められている。すでに1990年代に設置されていた高技術産業開発区や経済技術開発区の開発が近年さらに進行し、外延的な都市化が急速である。

都市のグローバル化の特徴を確認すべく人口センサスデータを分析すると、域外からの出稼ぎ労働者の流入が顕著であり、グローバル化を下支えする低賃金で不安定な雇用の増加が推察された。そして、グローバル経済の指令・仲介機能を体現するような学歴が高い管理職や専門職への従事者が、市内の特定の地区に集中していることが明らかになった。

都市の行政機構の末端には社区居民委員会が組織され、それぞれの地区の状況に応じた運営がなされている。例えば、高技術産業開発区では、高級住宅の開発や外資系企業の誘致が活発に進むにつれて上層のホワイトカラーが集中する一方、一部にはかつての農民が残っており、その集団資産を管理し経営することが引き続き行われていた。旧来の市街地においては、一部には政府機関などの上級

幹部のための高級住宅地区があり、一部には再開発が進んで大型商業施設が集中する地区もあるが、そうではない一般的な地区においては、社区居民委員会が地区内の失業者やその他の弱者を救済することにまで積極的に関与していた。また、出稼ぎ労働者に対して空いた部屋を賃貸することがよく行われていた。自動車製造の国有企業が立地する地区では、住宅制度改革を通じてかつての単位住宅が従業員へ払い下げられた後、出稼ぎ労働者が流入するなど、均質だった工作单位の空間が分化して、社会・所得階層に対応した住宅小区ごとの格差が際立ちはじめていた。

長春市を事例として、中国の地方中核都市にもグローバル化の影響が及んでいることが分かった。ただ、その影響の発現の仕方はおそらく地域や都市によっても異なるであろうし、今回の事例研究を通じては、一つの都市の内部においても多様な状況が発現していることが明らかになってきた。中国という国家の体制や政策という要因、中国東北地方の歴史的な要因、あるいはそれぞれの地域の自然環境に由来する要因などが都市には錯綜しており、それらの相互作用から地域性を帯びた都市空間が形成されている。そこにグローバル化の影響が及んだ時、その影響力と様々な要因とが再び相互作用を起こして、その結果としてまた新たな都市空間が形成されていくのではないだろうか。

謝辞

本研究の調査活動にあたっては、中国科学院東北地理及農業生態研究所の張柏研究院、同研究所大学院生の邵田田氏、そして東北師範大学の劉志明教授に同行していただき、アドバイスをいただきました。記してお礼申し上げます。訪問した都市農村計画研究院や3つの社区居民委員会においても、お忙しいにもかかわらず私からの質問に丁寧に答えていただきました。ありがとうございました。

注

- 1) サッセン（伊豫谷登士翁監訳、大井由紀・高橋華生子訳）『グローバル・シティーニューヨーク・ロンドン・東京から世界を読む―』筑摩書房、2008。スコット編（坂本秀和訳）『グローバル・シティー・リージョンズ―グローバル都市地域への理論と政策―』ダイヤモンド社、2004。遠城明雄「都市のなりたち」（竹中克行・大城直樹・梶田真・山村亜希編『人文地理学』ミネルヴァ書房、2009）、29-45頁。水野真彦「2000年代における大都市再編の経済地理」人文地理、62-5、426-444頁。矢野桂司「都市システムと世界都市」（小林茂・宮澤仁編『グローバル化時代の人文地理学』放送大学教育振興会、2012）、141-156頁。
- 2) 佐々木衛「現代中国におけるグローバル化と構造転換」（北川隆吉監修・北原淳・竹内隆夫・佐々木衛・高田洋子編著『地域研究の課題と方法―アジア・アフリカ社会研究入門〔実証編〕―』文化書房博文社、2006）、85-101頁。
- 3) 吉林省地方誌編纂委員会編『吉林省誌 卷二十八 城郷建設誌』吉林人民出版社、2001。
- 4) 鄧艷麗『東北地区城市空間形態研究』中国建築工業出版社、2006。
- 5) 当代長春城市建设編集部編『当代長春城市建设』、1988。
- 6) 前掲5)。
- 7) 前掲4)。
- 8) 前掲5)。
- 9) 都市農村計画研究院の方飛院長への聞き取りより。
- 10) 長春高新区地方誌編纂委員会弁公室・長春高新区年鑑編纂領導小組弁公室編『長春高新区年鑑 2010』吉林人民出版社、2010。
- 11) 前掲4)。
- 12) 「市街区域」は多くの住民が非農業（都市）戸籍を有して居民委員会という住民組織を構成してきた区域を指し、正確には必ずしも中心部の市街地だけではなく、郊外農村地域の中に分布する町も含む。しかしながら、土地利用や人口分布の状況から判断して、「市街区域」のデータが中心部の市街地の特

徴をよく反映していると仮定して、以下の分析を進めることにする。

- 13) 長春高新技术産業開発区（南部地区）は朝陽区に、長春経済技術開発区は二道区に、長春西新経済技術開発区（長春自動車産業開発区を継承）は緑園区に、長春淨月経済開発区は南関区に含まれる。
- 14) 曹望慶編『長春市朝陽区誌』長春出版社，2005。
- 15) 2012 年 8 月 17 日の富康社区居民委員会における聞き取り調査に基づく。
- 16) 前掲 10)。
- 17) 2012 年 8 月 20 日の開工社区居民委員会における聞き取り調査に基づく。
- 18) 2012 年 8 月 17 日の楊柳社区居民委員会における聞き取り調査に基づく。
- 19) 加藤弘之「中国東北地域の開発と北東アジア」（大津定美編『北東アジアにおける国際労働移動と地域経済開発』ミネルヴァ書房，2005）43-66 頁。

立地上の条件不利地域における日系自動車産業の展開

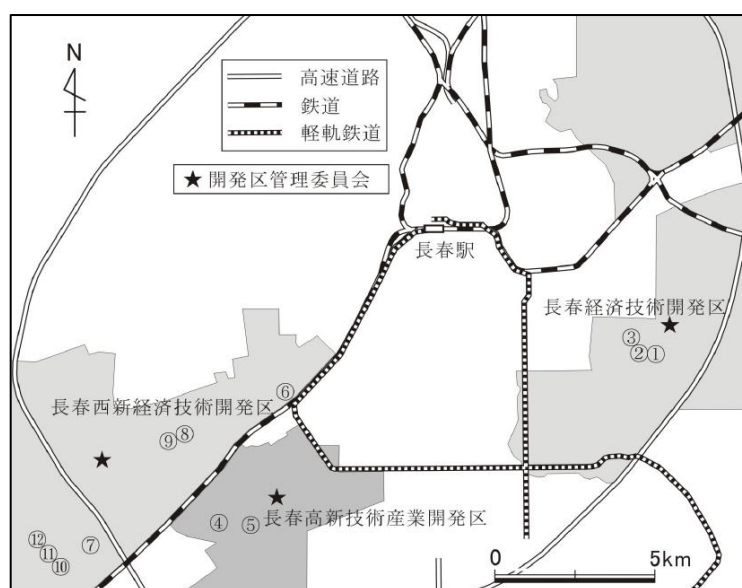
—中国長春市の日系企業を事例として—

柳井雅也（東北学院大学）・阿部康久（九州大学）

1. はじめに

本稿は、中国長春市に立地している自動車組立工場（トヨタ自動車：以下トヨタと記載）と、自動車部分品・同附属製造企業（以下：日系サプライヤー）3社の実態について、2012年8月21日から23日まで、各担当者に面接調査を行い、その実態と課題を明らかにすることを目的としている。

長春市には、中国最大の国有自動車メーカーである第一汽車がある。第一汽車と合併することで、中国政府との交渉や、従業員の管理、資金調達、部品調達や製品販売などにおいて、多くの便宜を得ることができるし、中国側にとっても、外資系企業から第一汽車側への技術移転を進めたいという思惑があることが、現地調査からわかってきた。既に、ドイツのVW（フォルクスワーゲン）社は第一汽車と組んで立地しており、現地サプライヤーも育っている。一方、日系企業は現地サプライヤーの産業集積はほとんどなく、後述するようにトヨタでさえ、日本からの部品輸出や既に産業集積が進んでいる天津地区からの輸送に頼らざるを得ない状況が続いている。ではなぜ、トヨタは他地域と比べて、立地上の条件不利地域（立地条件と立地因子の両方）にて操業を決断したのか。そのためには、現地操業における工夫はみられるのか、等を明らかにしていく。また、サプライヤーについては、第一汽車との関係と現地操業の実態と課題について明らかにしていく。これらを通じて、当地における日系自動車産業の生産実態を明らかにしていく¹⁾。



第1図 長春における主な自動車関連日系企業の製造拠点

出所：『海外企業進出総覧』東洋経済新報社（2010）と現地目視観察より小野寺 淳（横浜市立大）作図

注：⑬は場所不明、⑭事務所のみ、⑮現地で探したが未確認となっている。

凡例：日本での親企業名：①石川島播磨重工業／石川島汎用機械㈱ ②デルタ工業 ③トヨタ ④マツダ／㈱ワイテック ⑤TBK ⑥トヨタ ⑦トヨタ ⑧JTECT ⑨日立製作所 ⑩トヨタ紡織 ⑪デンソー ⑫フジクラ ⑬ニイテック ⑭矢崎 ⑮アイシン

1) 本稿の担当は阿部が2、4節、柳井が1、3節を担当した。5節はサプライヤーの部分が阿部、残りは柳井が担当した。

調査対象とした企業は『中国進出企業一覧』（蒼蒼社）の上場、非上場版（2011・2012）によって確定した。それによると、長春市における日系自動車会社は 15 事業所が立地している。しかし、現地調査では 3 事業所（第 1 図：凡例⑬～⑮）が、不明または事務所のみに使用されていた。それにトヨタが 3 事業所を構えていることから、対象企業数は 10 社で、実際に調査を行えたのは 4 社（40.0%）となった。

2. 長春市の日系企業と自動車産業の概要

長春市における日系企業の進出状況を概観すると、2012 年 8 月の調査時点では、商工会に加入している日系企業は 40 社（約 200 人）程度である。2010 年には 100 人程度だったことを考えれば急増している。同市に進出している代表的な日系企業はトヨタであり、同市に本社を置く第一汽車と合弁企業を立ち上げている。この他に自動車メーカーでは、マツダ自動車（以下、マツダ）が第一汽車に対して製品の生産委託を行っているため、同社自身や系列サプライヤーも進出している。同社が新しいプロジェクトで長春工場でのランドクルーザーやプリウスの生産台数を 2012 年から 10 万台（将来的には 30 万台）に増産する計画を立てているため、同社のグループ企業やサプライヤーの進出が増えたことが原因である。進出企業の 8～9 割が自動車関係で、その他には医薬品や食品等の企業が進出している。長春市の特徴として、日系企業に限らず、自動車産業が重要な産業になっており、特に中国最大の自動車メーカーである第一汽車（以下、文脈によっては一汽と略す）の本社や、同社と合弁事業を行うドイツの VW 社の工場が存在するため、同市は第一汽車の企業城下町という性格が強い。

その一方で、中国の主要な市場で部品の多くを生産している長江デルタや広東省からは遠く離れているという課題もある。特に部品メーカーに関しては、一次サプライヤークラスのメーカーは多いが、二次サプライヤー以下が少ない逆三角形であることは大きな課題である。これに対して同市には、VW 社のように世界購買を進めており、地元からの部品調達にこだわらない企業もある。同社の場合は、輸送費がかかっても品質・性能に優れた部品を大量に購入し、生産することで規模の経済を追求しているので、地元にサプライヤーが少ないことは、さして問題になっていないという。同社と第一汽車が合弁で設立した第一 VW 社の現在の自動車生産量は年間約 200 万台であり、2015 年までに 400 万台を生産する計画がある。実現すれば日本国内市場に匹敵するだけの生産量になる。また東北三省の人口は 1 億人以上あり、潜在的には、かなりの市場規模がある。労働力に関しては、賃金水準は結構高いが、離職率は低く安定している。工場労働者の月給は大体 1500～2000 元くらいである。労働者の地元志向が高く他の地域に移動することが少ないため、上海や広東省の労働者と違い、ジョブホッピングは起きにくい。周辺の農村部には余剰労働力があり、長春で良い条件の仕事があれば就業するために出てくるという感覚はある。ただ逆に条件が悪い仕事をしてまであくせくと働かねばならないという意識もない。基本的には周辺部の農民は価格の安定しているトウモロコシ栽培などの農業だけでも生活していくことはできる。そのため給料が良い第一 VW 社に、かなりの労働者が引き抜かれている。

技術者・研究者になりうる人材も多い。長春にある吉林大学にはかつて全国に 2 つしかなかった自動車学部を擁する名門大学である。第一汽車の幹部のほとんどはこの吉林大学出身者である。労働者を養成する自動車専門学校も多い（以上の日系企業と自動車産業に関する記述は、長春市に進出している日系商社担当者へのインタビューによる）。

次章では進出した日系サプライヤーの現状として、それぞれ VW 社、トヨタ、マツダに製品を供給している 3 つのサプライヤーに対して行ったインタビュー調査の概要を紹介する。

3. トヨタの立地戦略

(1) トヨタの中国進出

トヨタは世界 27 ヶ国/地域に 50 の工場を展開している（2012 年 3 月末時点）。このうち、中国には 9 工場が立地している（第 1 表）。しかし、トヨタの中国への展開は他のライバルメーカーに比べて

遅かった。中国政府は、外資に依存して自動車産業を育成するため、1994年に自動車工業産業政策を公布した。ここで、三大三小政策を最小した。「三大」とは上海汽車、第一汽車とそれぞれに合弁を持っていたフォルクスワーゲンと、東風汽車と合弁していたシトロエンという組み合わせを指す。「三小」は北京汽車とAMC、広州汽車とプジョー、それに、後の天津汽車夏利を経て天津一汽夏利汽車になる天津市微型汽車とダイハツを指している。また、中国では外資系自動車会社は2法人までしか合弁会社が作れなかったことから、外資系自動車メーカーの中国における立地と事業活動は、これらの政策に大きく規定されて動く事になった。

当時、トヨタはダイハツのシャレードに関する技術援助を行っていた。具体的には、部品供給 技術情報の供給 生産方法の指導 設備提供を行っていたことがきっかけで1995年に天津汽車夏利と組むことになった。「三小」のメーカーと合弁相手として選んだ理由は、中国市場に出遅れていたトヨタが、別の合弁相手を探して新規参入することが難しかったためである。また、中国政府は部品産業の育成を打ち出してきた時期でもあったため、天津汽車夏利とユニットから組もうと考えた。シャレードに、トヨタのエンジンや等速ジョイントを搭載するため、エンジンルームを改造し商品力強化を図った。こうして、トヨタは中国市場向けに小型車ヴィオスとして生産と販売を始めた。それに合わせて、電装部品やワイヤーハーネスを現地調達するために、トヨタ系列の部品メーカーに呼び掛けて天津地区への進出を促し、トヨタ系企業の工場集積が進んだ。

2002年には、トヨタは第一汽車と包括提携を結んだ。この理由は、第一汽車はトヨタのプリウスなどハイブリッド技術の取得をしたいという思惑と、トヨタ側の天津汽車夏利との合弁では、ずっと「三小」に位置し、ディオスー車種の生産に留まる懸念があったことと、天津夏利汽車の経営体質に問題があったためである。こともと国営企業で財務内容が不透明だったことや、需給の管理が杜撰で、売掛金ばかりがたまる状況が続いていた。そのため、トヨタからのエンジン供給に関して、ピーク時で60億円たまっていたといわれる。トヨタ系列の部品メーカーも資金回収で苦しんでいた。普通は市場動向から年計を建て、3か月ごとに計画におとし、その後に毎月確定、生産販売管理、在庫をみて需給の管理等が一切できていなかった。そのため、在庫が10万台あっても1万台増産するなど、あり得ないことを行ったりしていた。経営改善を図るため、第一汽車に天津汽車夏利への資本参加(51%)を仰ぎ、同時に傘下企業となった天津汽車夏利と合弁で2000年6月に天津トヨタ汽车有限公司(天津トヨタ)を設立した。その後、一汽から出資してもらい、2003年9月に天津一汽トヨタ有限公司に社名を変更した。こうしてクラウン、レイツ、カローラ、EX、ラブフォー、ヴィオス等、その後の車種の拡大に成功したのである。

2000年にトヨタは、四川旅行車製造廠(成都：小型バス「コースター」生産)と合弁で四川トヨタを設立した。ここで第一汽車にも資本参加を仰ぎ、四川一汽トヨタ(SFTM)を設立した。こうして、もう1社と組めるようになったトヨタは、広州汽車(2006年)と組むことにした。これは、華南の市場を押さえることと、第一汽車との交渉事において主導権を握られないように牽制する意味合いもある。



写真1 SFTM(四川一汽トヨタ自動車有限会社)の遠景(撮影：小野寺 淳)

第1表 トヨタの中国における工場立地

会社名	生産開始年月	従業員数(人)	主要生産品目	トヨタ車両生産実績(千台)
天津豊津汽車伝動部件有限公司(TFAP)	1998.5	892	アクスル、CVT 他	-
天津一汽豊田発動機有限公司(TFIE)	1998.7	1,954	エンジン	-
天津豊田汽車鍛造部件有限公司(TIFC)	1998.12	282	鍛造部品、CVT	-
天津一汽豊田汽車有限公司(TFTM)	2002.1	12,828	ヴィオス、カローラ、 クラウン、レイツ、 RAV4	499
一汽豊田(長春)発動機有限公司(FICE)	2004.12	819	エンジン	-
豊田一汽(天津)模具有限公司(TFID)	2004.12	214	金型	-
広汽豊田発動機有限公司(GIE)	2005.1	1,520	エンジン	-
四川一汽豊田汽車有限公司(SFTM)	1999.12	4,562	コースター、 ランドクルーザー、 ランドクルーザープラド、 プリウス	30
広汽豊田汽車有限公司(GMC)	2006.5	8,314	カムリ、ヤリス、 ハイランダー、 カムリハイブリッド	273

出所：トヨタ HP (2012.12.21 取得) : <http://www2.toyota.co.jp>

(2) トヨタの長春進出

第一汽車との関係が深まる中、2002年に第一汽車の本拠地である長春への進出が決まった。第一汽車内部では「なぜ、トヨタは長春で工場を作らないのか」という意見もあった。そのため、トヨタは2003年に第一汽車が長春一汽豊越(一汽資本100%)を設立して技術指導とライセンスを供与してランドクルーザーの生産を始めた。

2004年には一汽トヨタ(長春)発動機を設立しマークX、クラウン向けV6エンジン工場を設立した。また、長春一汽豊越は2005年にSFTM(四川一汽トヨタ)の分工場(SFTM長春豊越)となり、ランドクルーザーの生産を年産約3万台で始めた(第2表)。これはFCKD(Full Complete Knock-Down)生産方式を採用している。また、プリウスも少量ながら生産している。さらに、新工場(2012年)を建てカローラ(年間10万台予定)の生産を計画している。

第一汽車の本拠地に立地した理由は、トヨタ側にすれば政治的配慮(他地域での資本参加や合併等)があったとされる。立地上の有利さはその時点ではなかった。部品は天津地区に既に産業集積が進んでおり、長春での生産は主に天津からの部品輸送によって行う必要があった。既にVW社は現地に関連会社を設立し、産業集積を進めているが、開発のプロセスや技術情報違うため利用できない。それに、自動車部品はデザイン・インの段階から行わないと使えないことが多い。それでも、ランドクルーザーを生産できるのは、FCKDで行う為、生産技術が低くても立ち上げが比較的容易だという事情がある。

V6エンジンは高級車向けで、もともと付加価値が高いことから、輸送コストの負担を軽減できることも理由となっていた。しかし、既に天津トヨタとの間でエンジン工場があったので、V6用に拡張が可能であったことと、天津地区には既に鋳造工場、アルミ・鉄の調達できる基盤があった。特に、クラウンのエンジンは汎用性が無く外販ができないことから、車両とエンジンはセットで考えられていた。トヨタのメリットが出せない判断となっていた。

(3) 生産計画の設計法

生産計画は、車両のセグメントを行い、営業部門が年計画を組むことからスタートする。伸びの予想から車種ごとに売上何%という目標を立てる。この年計画を基に生産部門と営業部門が交渉を行い、修正年計画を決定する。その後、販売店から販売情報を吸い上げ、月毎に見込み3か月の需要予測を行い、前月、当月と徐々に数字の精度をあげていく。一方で、販売店からのオーダーを回しながら、在庫と工場の生産能力を見極めて、毎月の受給調整、稼働調整を行いながら生産を行っている。

第2表 SFTMの工場立地（成都と長春）

社 名	四川一汽トヨタ自動車有限会社 Sichuan FAW Toyota Motor Co., Ltd. (SFTM)		
設 立	2005年7月（前身の四川トヨタ自動車有限会社は1998年11月設立）		
資本金	US\$11,500万		
出資比率	一汽集団:50% トヨタ:47.1% 豊田通商株式会社:2.9%		
工 場	成都工場	長春工場 現有工場	新工場
所在地	四川省成都市成都 経済技術開発区経開区南三路	吉林省長春市東風大街 一汽廠区五号門内	長春汽車産業開発区
生産開始 生産車種	2000年12月 コースター、 ランドクルーザープラド	2003年10月 ランドクルーザー	2012年前半 カローラ
生産能力	年間3万台	年間1万台	年間10万台
敷地面積	約45万m	約7.5万m	約98万m
従業員数	約2,000名	約500名	未定

トヨタ HP（2012. 12. 21 取得）：http://www2.toyota.co.jp/jp/news/10/04/nt10_0416.html

(4) 部品調達体制

長春および周辺地域には、日系自動車産業向けの地場企業はほとんど育っていないのが現状である。親-下請関係が逆三角形ピラミッド型構造になっていて、仮に部品を作れる会社であっても技術的評価は低いことが多い。また、VW 社の関連企業の利用もできない。理由は、技術流出の心配のみならず、車の設計段階から部品等は、特殊な作り込みが多いことから、メーカー間の部品の汎用性に欠けているためである。

そのため、長春で必要とされる部品は、日本からの輸入も含めて天津経由または大連港（一部）経由で送られている。例えば、ランドクルーザーの部品は、名古屋港から部品をコンテナ船で大連港に運び、仮通関後に荷降ろしを行って、陸路または列車で長春に運ばれ、本通関となる。本通関とは、コンテナヤード開梱場で開けたところでフラグを立て、梱包データで自動申告することを指している。トヨタ側は分公司なので決裁権（輸入権）がないので、天津一汽トヨタが通関手続きを行っている。価格ベースで25%程度が輸入である。もし、完成車を輸入しようとするれば関税が25%かかるため、これと比べれば現地生産のほうが安く、結果的にCKD（Complete Knock Down）生産方式で行わざるを得ない。

日本から部品等の輸出は、順建てしてコンテナに積み込んで送っている（通称：パイプラインシステム）。これは生産計画に基づいて、部品必要数計算をして、完成車をばらすイメージで、その順番で梱包してコンテナに入れて持っていく方法を指している。国内輸送は主に陸送である。天津や上海の工場からキャリアカーで運んでいる。内航船は高いので行っていない。ちなみに物流はTFGL（物流合弁会社）という広州汽車、第一汽車、トヨタの合弁会社が行っている。この会社は3年かけて合意を得て作った会社である。当初、第一汽車と広州汽車は、それぞれ自前の物流子会社使いたがっていた。しかし、これでは積載効率、人件費等の無駄が出る。そう判断したトヨタは3年かけて合意を取り付けた。路線の組み合わせなど物流企画は、天津で行っている。

(5) 研究・開発と従業員教育

1、2車種のためにカネと手間を膨大にかけて研究・開発を行うのは難しい。そのため、日本で行っている。しかし、天津地区にはトヨタ系部品企業の産業集積が進んでいることから、江蘇省常熟に開

発センターを作る予定である。これは、生産車は全て、中国国内向け製品に特化した開発を行いたいという判断があるためである。ここでは、本社技術部の専務クラスを社長にあてて体制を整備し、技術を漏らさないように独資で進めている。しかし、中国政府からは合弁で R&D を強化するように求められている。また、天津トヨタの中にも R&D 組織があるが、それは認証用試作車を作るためである。

ICT (Intra Company Transferees : 企業内転勤) という制度で、1 年間、日本のトヨタへ赴いて実務実習を行っている。しかし、その後第一汽車から出向で来ている人 (例えば、副総経理等) が、自身が戻る時に、この ICT 教育を受けた優秀な人材数名を連れていくことがよくある。トヨタは合弁会社のためにやっているが、彼らはエンジニアを手取り早く育てたいという意識が強いと考えている。そのため合弁会社の事業に支障がでることもある。

長春でも賃金上昇が始まっていて、人手不足感もあるという。更に、労働力の質についても命令を順守しない者が時々いるなど、労働力確保と質の維持に対し不安がある。

4. 進出した日系サプライヤーの現状

(1) VW 社向け部品サプライヤー A 社 (主に過給器を生産)

A 社は、大手総合重機メーカーである JA 社と第一汽車子会社の FAW 社 (富奥汽車零部品) が合弁で設立した会社である。FAW 社は第一汽車グループが外資企業と合弁会社を立ち上げる際に窓口となりマネージメント業務を行う子会社である。資本関係をみると、JA 社の本社が 49.7%、そのターボチャージャー事業を行う子会社が 7.79%、FAW 社が 35.05%、合弁を仲介した商社である伊藤忠商事が 7.79%を出資しており、JA 社側が過半数の株式を保有している。現地法人の実質的なトップは日本本社から出向している総経理 (生産管理が専門) であるが、副総経理は第一汽車側が派遣した中国人が勤めている。自動車のターボエンジンのためのチャージャー (過給器) の生産を行っている。日本ではターボエンジンと言えば、スポーツカーに搭載するものだというイメージを持たれているが、VW 社ではターボ搭載車は、排気量の 1.5 倍くらいの動力性能を達成できるので、低燃費車・エコカー向けの技術として位置づけられている。例えば、ターボエンジンであれば 1400cc で 1800cc~2000cc クラスのエンジンと同等の動力性能を発揮することができる。

同社は 2004 年 1 月に設立されたが、あるトラブルが起こったため 2009 年まであまり売り上げが伸びなかった。2008 年に第一汽車と合弁しているドイツ VW 社との取引が始まり、それ以降は、急速に生産・販売が伸びていった。2009 年に 7 万台だった生産高が 2010 年に 35 万台、2011 年に 55 万台、2012 年に 70 万台 (見込み) になった。2010 年には取引先の VW 社から A 級サプライヤー賞などの名目で 2 度にわたって表彰されるほどになった。現在では、VW 社向けのターボチャージャーの 70%を同社製品が占めるまでになっている (2010 年の同社の世界シェアは 20%程度で世界 4 位)。現在の生産能力は、残業をフルに行って稼働した場合でも 100 万台程度である。工場敷地内にはまだ空きスペースがあるので、生産能力を増強する計画がある。

長春市に立地した動機として、なんといっても合弁相手であり、実質的な取引相手でもある第一汽車と VW 社の工場があったことが挙げられる。同社と合弁することで、受注はもとより、地元政府からの許認可を受けやすくなること、技術者や労働者などの従業員の斡旋や労務管理などで多くの便宜を図ってもらうことができた。また物流業者も同社のものを利用することもできた。

課題として、長春市や吉林省では、同社からみたサプライヤー (自動車全体でみれば二次サプライヤー) が少なく、多くの部品を長江デルタ (特に江蘇省蘇州市あたりのものが多い) から調達しなければならないことが挙げられる。例えば同社は 70 社ほどのサプライヤーから部品を調達しているが、そのうち基幹部品は 22 社から調達している。この 22 社のうち、長春のサプライヤーは 2 社に過ぎず、残りの 20 社は長江デルタ (特に蘇州の企業が 7 社と多い) を中心とする省外の企業である。地場で新たなサプライヤーが設立されると視察に行くこともあるが、なかなか良いサプライヤーが見つからないのが課題である。ちなみにサプライヤーの選定方法は、製品開発時には競争入札を行って決める

が、モデルチェンジ（概ね5年程度）の時期までは、基本的に同じサプライヤーを使っており、時折、追加や入れ替えを行う場合もある。

長春には、自動車メーカーと一次サプライヤーは多く進出しているのだが、二次サプライヤーレベル以下の企業が少なく、いわば逆ピラミッド的な状態である。そのためリードタイムや輸送費の問題があり、カンバン方式のような調達方式を導入することはできない。そのため部品の在庫は、概ね1ヶ月分を確保している。逆に取引先への製品の納入については、VW社の場合は、製品価格に送料を上乗せした価格で購入してくれるので、今のところ輸送費の高さが利益を圧迫することはない。VW社側としては、将来的には自身が部品を集めて来るミル克蘭方式のようなものが導入することも検討しているようである。製品の納入先は、長春工場の他に上海（第一VW社及び上海VW社）と大連（VW社傘下のアウディ社のエンジン工場）にある。上海や大連には、陸路をトラックにて輸送する。上海まで大体2日で輸送できるが、余裕をみて納品期日は3日取らせてもらっている。輸送業者は第一VW社が使っている業者を使っているので信頼性も高い。

もう一つ課題を挙げると、現在は工場の稼働率は良いが、ターボチャージャー（排気量1400cc用、2000cc用などの4種類）のみの生産では、浮き沈みの激しい自動車部品の業界では、安定した発注を得られない可能性がある。JA社の日本本社のように様々な分野の製品を手がけていれば、全体で見れば安定した売り上げを確保できるが（JA社は2013年度の連結での総売上高が1兆円を超える規模である）、同社はVW社の生産計画に売り上げが左右され過ぎる点が課題である。

製品の研究・開発は日本（長野県木曽郡）のターボ事業の本社・工場で行っており、製品開発の時点での調整も日本本社とVW社の間で行っている。長春の工場では、製品についての取引相手に説明する必要があり、そのためには技術者が必要であり、そのために日本人技術者を置いている。第一汽車をはじめとして中国の地場メーカーと製品開発について意見交換をすることはあるが、まだ中国メーカーの技術レベルは低く、同社の製品をうまく活かせるようなエンジンの開発・設計能力は不足していると感じるという。同社の生産能力に限界もあるため、当面は中国の地場メーカーと直接取引をすることはないだろう。日本の完成車メーカーとの取引についても、日本メーカーの多くは環境技術としてターボエンジンに力を入れていないので、現在は取引をしていないが、将来、これらの企業がターボエンジンに関心を持つようになれば、取引をするようになるかも知れない。

現在の従業員数は319人（うち女性55人で平均年齢は30代くらい。日本人は総経理と技術者3人の計4人。高級エンジニアと呼ばれる中国側の資格を持つ技術者が2人いる）で、うち約240人が現場で働く直接工である（現在は80人ずつ3交替でフル稼働している状態である）。約70人が事務系の職員である。現場労働者は高卒の人が多く、事務系は大学・専門学校卒が多い。社員寮のようなものではなく多くの人は自宅から通うカールムシェアで住んでいる。中国側の従業員は工場設立時には第一汽車側が採用してくれた人を雇用していたが、増員や退職者の補充は同社自身で行っている。現在は今までで最も良い従業員を確保できていると評価している。同社の場合は従業員の離職率は低く、入社した人の2~3%に過ぎない。これは第一汽車グループの企業であることが理由だと考えている。従業員は他の第一汽車系の企業に引き抜きをされることがなく、辞めて他のグループ企業に転職するのも難しい。そのため一度入社した人は長く続けてくれる反面、新規に採用できる人材も限られているといえる。長く勤めている人であれば工場のすべての工程の仕事をこなせるようになり貴重である。給料も勤続年数によって違ってくる。第一汽車グループは統制が取れているので、労働争議が起きたことは一度もない。従業員の給料は昇給や臨時ボーナスも含めてグループ内では横並びの給与体系になっている。従業員教育も第一汽車が行っている教育プログラムに参加してもらっている。従業員の平均的な賃金は一時金や社会保険料込みで月3500元くらいである。この数字は具体的には、ある程度勤続年数が長い現場労働者を想定したもので、大卒の事務員でも新卒であればこれより低いくらいで、高卒の新卒者であれば最低賃金レベルである。賃金水準は沿海部の大都市とそれほど変わらないレベルなので中国国内としては高いと思うが、離職率が低く勤勉なので高いとは思わない。むしろこれからさらに上がっていくと予想しているという。

(2) トヨタ系サプライヤーB社（主にパワー・ステアリング等を生産）

B社は前述した第一汽車の子会社であるFAW社とトヨタ系の大手サプライヤーJB社（トヨタ社が2013年3月時点で約22.6%を出資、同社の2013年度の連結売上高は1兆円強程度である）及び伊藤忠商事が合併で設立した企業である。出資比率はFAW社が51%、JB社が34%、伊藤忠商事が15%であり第一汽車側が過半数を有している。同社が設立された当時は、外資系サプライヤーは中国には2000万ドル以下の資本しか投資することができず、出資比率が制限されたからである（実際には日本側は3500万ドルほど投資をしていたのだが）。生産している製品は、自動車用パワー・ステアリングの部品である。長春への進出は比較的早く1998年から進出している。進出理由は、何と言っても取引先企業が長春にあるからである。日本での最大の取引先はトヨタ社であるが、同社の場合は、トヨタ社よりも早く長春に進出しており、当地に本社と工場がある第一汽車と取引を行っている。もちろん、広大な中国市場を一カ所の拠点のみでカバーすることは不可能であり、本社の場合は、同じパワー・ステアリング用部品だけでも、長春以外に天津と湖南省武漢、福建省廈門にも部品工場を設立している。その他に他の部品工場や販売会社を含めると中国に20拠点を有している。本工場は、主に東北・華北地方をカバーする工場であり、華中・華南地区に製品を納入している例は少ない。天津にはトヨタの拠点があるが、それ以外の拠点については、むしろ第一汽車向けの取引が多い。利益率は1割いくかどうかという程度である。

逆に部品の購買先については、長春には良いサプライヤーが少ないので苦労している。いわゆる逆ピラミッド構造というもので、Tierが下がるほど良いサプライヤーがなく部品の調達が大変である。部品の仕入れ先としては、長春市内のものが20社、吉林省内のものが40社あるが、日本から派遣されてきた技術者や品質管理の人は、その品質に強い不満を持っている。実際に品質は非常に低いのだが、良い部品を調達することができないので、これらのサプライヤーの部品を採用せざるを得ないのである。VW社が進出した年を考えれば、当地に外資系自動車メーカーが進出してから20～30年が経とうとしているが、なかなか質の良い部品メーカーが育たない。聞き取り調査を行った日本側の責任者によると、このような企業が育つまでは後20～30年かかるとの印象を持つとのことである。省外のサプライヤーとしては上海、武漢、広東の企業があるが、最も多いのは上海の企業である。部品は陸送により輸送しており、上海からは4日、武漢からは7日、広東からは10日くらいのリードタイムがかかる。

受注の仕組みとしては、大体3ヶ月前に生産台数の仮発注がなされ、大体1ヶ月前に正式な発注数が確定する。仮発注と実際の発注数が大きく乖離するケースが多いため、経験に基づいて実際の生産計画を立てる。多くの場合、実際の発注数は仮発注よりは少なめになることが多いので、少なめに生産しておき、仮発注の数量に近い場合は多めになった場合は、残業などにより対応するようにしている。特に自動車は売れ行きに波があるので、売り上げが減ると、発注数も急に変更されることが多い。同社も二次サプライヤーに対しては、同じような発注の仕方をしている。メーカーから下りてきた情報は、ほぼそのまま二次サプライヤーに流している。納品した製品への代金の回収については、基本的には半年後には支払ってもらうことができる。納品後3ヶ月程度で手形をもらい、それを現金化できるのがその3ヶ月後である。中国の企業は色々と理由をつけて支払いを遅らせようとする。同社自体もサプライヤーに対して、同じような対応をしている。インタビューを行った日本人担当者によると、このように支払いを遅らせることには個人的には抵抗感があるのだが、第一汽車から派遣されてきた中国人の財務担当者の方針であるという。日本の技術力で製品を作っているが、マネジメントのやり方は中国企業に近いと言える。

同社の場合、第一汽車側が株式の過半数を持っていることもあり、従業員にも、第一汽車の社員だという意識が強い。そのため幹部社員も第一汽車からの出向者という意識が強く、第一グループ内での出世を目標にして仕事をしている人が多い。そのため機密情報を第一汽車側にもらす人も多し、せっかく教育した人材を第一汽車側に引き抜かれることも多い。進出している外資系企業の中には、競合関係にある企業もあるので（例えばデンソーとヴァレオとヴィステオンなど）、これらの企業にと

っては情報や技術の流出は特に深刻である。

ただし、情報の流出は深刻な問題ではあるが、それによって第一汽車側の技術力や製品開発能力が向上しているのかと言うと、そうとも言えないようである。第一汽車が自主開発した自動車（奔騰：英語名ベスターン。マツダ・アテンザのプラットフォームを使って開発した車）もあるが、正直に言えば、技術の摺り合わせはあまりうまくいっておらず品質もいまひとつで、あまり売れていないのが実情である。自社で製品を開発することなく他社の技術を盗むだけでは、どうしても良い製品は作れない。中国人の技術者は資料やデータさえ手に入れば、その技術をコピーできると考えているが、実際にその技術を活かすには、暗黙知的なノウハウが必要であり、その点では技術を盗んでいる割には、中国側はそれを活かしていないという。

第一汽車との合弁企業であることで日本側が得られるメリットもある。第1のメリットとして労務管理は比較的楽であることが挙げられる。雇用した人のこれまでの賞罰などの経歴をまとめた文書である「檔案」（とうあん。原則として全ての中国人はこの書類を所属機関で管理されている）も第一汽車側が保有している。そのため、労働者の管理はしっかりとしていて、ストライキなどはほとんど起こらない。

従業員も第一汽車側の都合により、グループの他の企業に移る人はいるが、自己都合でやめて他の会社に転職する人は少ない。私が知る限り、過去数年の間にストライキは1度（一汽と韓国企業との合弁企業）でしか起こっていない。最近、中国の他の都市では反日デモが起こったが、そのようなときも一汽側が矢面に立って守ってくれる。一汽自体が行政機関とつながっているのも、日本側としては一汽と合弁していれば安心という面はある。行政的な手続きも一汽側がやってくれるのでスムーズに進めることができる。また従業員が給与水準に対して不満を持ったとしても、その不満は日本側ではなく一汽側に向くので、従業員の管理はやりやすい。

給与の水準は、一汽グループの方針に従い、短期的な業績に連動させる形で決まっている。業績の良い一汽 VW 社では一時金が27ヶ月分出たという話も聞く。そのため同じ一汽グループであっても会社によって給与水準は異なっている。同社は当然ながら一汽 VW より低い。またかつては一汽の完成車部門よりも低かったが、最近は同社の業績が悪いため、逆転しているようである。賃金水準は一般的には、完成車メーカー>一次サプライヤー>二次サプライヤーであり、純粋な中国企業よりは外資系企業の方が高い場合が多い。

従業員数は682人で、そのうち日本人は5人だけである。労働者の出身地は長春の人が多いが、2011年くらいから長春近辺だけではまかなえなくなってきた。従業員には貴州、広東、武漢などの人もいる。従業員の学歴は一般の労働者は高卒かあるいは一汽が設立した職業学校を卒業した人が多い。技術者は大卒が多いが最近は、例えば地元の名門である吉林大学の卒業生を取ることはできなくなっている。通訳についてもトヨタ社が進出してきたため確保することが難しくなっている。例えばトヨタ社からは技術者が70人くらい派遣されてきているが、その1人1人に通訳がついている。長春には日本語教育で有名な東北師範大学があるが、70人も雇ったらそれだけで通訳不足になってしまう。また正規の社員以外にも契約工や門番、清掃作業員などの契約社員も雇っている。

(3) マツダ系 C 社（主に車台を生産）

同社の日本側の親会社である JC 社は広島県に本社がある自動車部品のメーカーで主にマツダ向けのシャシー（車台、プラットフォーム）の生産を行っている。他の多くの日系の進出企業と同じく第一汽車系の FAW 社と商社（住友商事）との合弁会社である。出資比率は JC 社が40%、FAW 社が40%、住友商事が20%である。

長春では、第一汽車社がマツダからの委託生産で、アテンザなどのマツダ車を生産しているので、同社もマツダに寄り添う形で進出してシャシーを生産している。同社はマツダが進出する所には、一緒に出て行かざるをえない。同社は長春には2006年に進出しているが、マツダの進出に合わせて2008年にはタイに、2011年には南京にも進出している。またメキシコにも工場を建設中で2013年にも生

産を開始する予定である。当工場での年間生産台数は 22 万台くらいである。研究開発は広島の本社でやっており、同社は生産工場としての機能のみを持っている。

このような経緯により、長春では直接的な取引先は第一汽車社ということになる。第一汽車がマツダからの委託を受けてマツダ車を生産している。マツダ側は技術者を派遣しているが、マツダ自体は、第一汽車と合併して進出しているわけではない。マツダとしては委託生産では第一汽車との関係が不安定になるので合併も検討しているようだが実現はしていない。

また第一汽車が生産するマツダ車以外にも、第一汽車がマツダ・アテンザのシャシー（つまりは同社が生産しているシャシーなのだが）をベースに自主開発した奔騰（ベスターン）という車種向けのシャシーも納入している。

ベスターンには、同社が生産しているシャシーも使われているが、第一汽車側のニーズとしては、とにかく部品を安く調達できれば良いと考えているので、同社の部品を模倣した地場企業のシャシーも購入している。中国では知財関係の法律が未整備なので、コピー製品が多く、苦勞している。技術情報が流出しないように極力注意しているが、技術が流出しなくてもコピーすることは可能なので難しい状況におかれている。また、中国の通信環境の悪さは、業務を行う上で大きな問題である。特にインターネットの通信速度が遅いことは、仕事をする上で大きな障害になる。

これに対して、売上代金の回収は比較的楽である。納品先が第一汽車なので未払いになることはない。その代わり、第一汽車側が定めたルールに従わねばならないので手続き上の煩雑さはある。製品の販売先としては、マツダと第一汽車以外では、日系やドイツ系メーカーに販売を拡大していくことは検討しているが、以上のような技術流出への懸念や代金回収のリスクがあるので、第一汽車以外の中国メーカーへの販売は考えていない。

受発注の流れとしては、受注量は 3 ヶ月前に内示があり、1 ヶ月前にほぼ確定し、本確定は平均すると 3 日前である。一汽側から来た情報は、同社のサプライヤーにも、そのまま流し、それを基に生産量を調整してもらう。

また同社が部品を購入しているサプライヤーは 20~25 社ある。サプライヤーは全て中国メーカーで地元長春の企業が 15~20 社、吉林省内の企業が 2 社、上海の企業が 3 社であり、省外の企業は少ない。良い製品を作る能力があるサプライヤーであれば、距離的には離れていても、部品は購入する方針である。進出直後は、サプライヤーは全て一汽側が紹介した企業ばかりであったが、徐々に同社が独自に選定したサプライヤーを増やしていき、現在では、一汽が紹介したものと同社が独自に選んだものが半々くらいである。選定の方法は実際に工場見学を行う場合や、他の外資系企業からの紹介により選ぶ場合があるが、新製品を設計・開発する際にサプライヤーを入れ替えることが多い。

同社の場合は、一汽側に色々なことをしてもらっているが、資金繰りについても一汽側が紹介した金融機関から融資を受けている。有名な国有企業なので銀行とのパイプも深く、一汽の影響力の強さを実感している。総経理や技術部門のトップや日本側が派遣しているが、財務担当は第一汽車側から派遣されてきた中国人が取り仕切っている。

このような管理業務は、通常は、合併相手である商社（同社の場合は住友商事）が行うことであるが、同社の場合は、一汽という強力なパートナーがいるため、その必要性は少ない。住友商事は 80 社ほどの日本企業と合併で中国に進出している。長春の事務所は、大連事務所の支店という位置づけである。商社は、多くの情報を持っており、通常は進出時の事業立ち上げまでの支援が主な仕事になる。吉林省では、同社の他にコイルセンター事業、建設機械のコマツとの合併事業、食品事業を手がけている。

従業員に関しては、同社の場合、従業員数は 249 名のうち事務職員は 54 人、残り 200 人弱が生産ラインで働く直接工である。男女比は 8.5 対 1.5 くらいで二交代制（昼勤の人の勤務時間は 8:00~16:30）である。日本語ができる人は通訳が 3 人とそれ以外のスタッフに 3 人で計 5~6 人くらいはいる。賃金は歩合給なので、その月によって変動が激しい。同じ一汽グループの企業の中で給与が横並びになっているということではなく、業績によって異なっている。例えば一汽 VW 社などは業績が良いので部

長以上の管理職は 37 ヶ月分の一時金を、一般従業員でも 26 ヶ月分の一時金が出たという。同社の業績では、当然ながら、そこまでの給料は支払うことはできない。日本であれば、完成車メーカーの給与はサプライヤーより高いのが一般的であるが中国ではそのような常識は通用しないので、同じような仕事をしていれば、完成車メーカーと同じ賃金水準でないと従業員は不満を持つ。同社工場は、ちょうど第一汽車の完成車工場の隣であるが、取引先に近いのは製品の納入などには便利だが、従業員の給料も高くせざるをえないのでデメリットもあるという。そのため従業員の流動性は高く、離職率も高い。ただし上海などの大都市に移動していくことは少なく、多くは長春市の他の企業に転職していく。そのため、従業員は常に募集している状況であるが、労働者が不足しているという状況にまでは及んでいない。例えば新聞等に求人広告を出せば募集人員の 1.5 倍くらいの求職者がいる。

また従業員は、JC 社よりは第一汽車グループに勤めているという意識が強い。社員研修も第一汽車側が用意したプログラムに参加させている。1 年くらい前までは日本に研修に行かせることもしていたが、研修から帰って来るとすぐにやめてしまう人も多いので、現在はやっていない。特に最近、日系の大企業（トヨタ）が長春に進出して来たので、そちらに移ろうとして求人に応募した人もいた。給与の水準は当初に比べてそれほど変わらないが、交通費などの諸手当や社員食堂の昼食のレベルや選択肢の多さなど給与以外の待遇は良い。同社の場合は、社員寮もなく、自宅からバスなどで通ってくる従業員が多い。

5. おわりに

ここでは、トヨタの評価とそれ以外のサプライヤーの評価に分けて検討する。

(1) トヨタの評価

まず、トヨタはカローラを 10 万台生産する工場を立ち上げ、2012 年秋から生産を開始した。しかし、この投資もトヨタの中国における立地戦略上の判断によるところが大きい。つまり、この規模でトヨタ系関連企業の集積を生み出すのは難しく、既に集積が進んでいる天津地区との棲み分けも難しいからである。しかし、中国全体での立地戦略や技術流出防止の視点からは、①許認可の権限を握る中国政府との交渉に第一汽車の存在は欠かせない。②既得の天津地区での操業の維持と中国市場の獲得のためにも第一汽車の参加と紹介と貢献が必要な事。③逆に、第一汽車を牽制するために広州汽車の存在も欠かせない。そういう各ステークホルダーの構造を活かした中での、肯定的妥協として第一汽車からの依頼と、当面の赤字覚悟の長春進出は決定されたといえる。それは、「中国全体の収益確保によって相殺可能」という想定内の判断があったためと考える。

長春を含む東北三省（遼寧省、吉林省、黒竜江省）だけでも人口が 1 億人を超え、今後、一大市場に育つ可能性も高く、天津との産業集積の棲み分けを進めていけば、生産拠点を維持していくこともありえるという。また、寒冷地仕様の車の開発・生産など地域密着型（他の同様の環境地域へも対応）の開発も可能性としている。そんな将来性を見込んでいる（関係者より聞き取り）。その成否は将来の結果によって明らかになる。以上の事から、立地上の条件不利地域としての状況は、ここしばらくは続くと考ええる。

その上でトヨタは少しでもコストカットを行い、生産維持を図るため、①高付加価値の V6 エンジン生産を当地で行って輸送コストの吸収を図り、②生産技術の低い地域でのランドクルーザーの生産（CKD）を行って「みせかけの現地生産」を行い、③第一汽車の要望（環境技術が欲しい）に応じてプリウスの生産（CKD）を始めている。トヨタのギリギリの対応が続いている。

赤字を出さないためには、より正確な生産計画と物流における無駄の排除が徹底される必要があるが、人材育成の方法（引き抜き対策も含め）、地元の部品企業の育成などにも地道に取り組んでいかなければならない。立地条件不利地域での産業集積化の実験をトヨタは今も続けている。

(2) サプライヤー 3 社の評価

3 社とも第一汽車社との合併企業であるが、主に取引を行っているメーカーは、それぞれ VW 社、

トヨタ、マツダと異なっている。また 3 社とも日本の大手商社が一定の比率で出資を行っており役員も派遣している。A 社と C 社については、これらの完成車メーカーに随伴する形で、長春市に進出している。また、それぞれの部品を他の完成車メーカーに納入することはない。ただし B 社の場合は、資本関係にあるトヨタ社に先駆ける形で長春に進出しており、トヨタだけでなく、第一汽車に対しても直接製品を納入しているのが特徴的である。Tier2 以下の階層に属するサプライヤーが少なく、逆ピラミッド構造になっている点は、3 社とも課題として認識している。

また合弁相手である第一汽車側の役割として、中国政府への対応や従業員管理などで大きな役割を果たしている。日系企業が海外に進出する際には、日系商社が合弁相手となることで、これらの役割を果たすことが多いが、対象企業の場合、第一汽車側がこれらを担っていると言える。B 社のように第一汽車側が株式の過半数を握っている企業の場合は、日本で開発された製品を生産しているとはいえ、経営管理のあり方などについては、むしろ第一汽車側の手法を採用しているといえる。二次サプライヤーの選定についても、長春市には十分な品質を備えた部品を供給できる二次サプライヤーが少ないため、第一汽車側が紹介したサプライヤーからも部品を調達せざるを得ず、品質の低下が懸念される。

以上、長春市におけるトヨタと、日系サプライヤー 3 社の実態をみてきたが、日系企業の中でも系列に入らなければ、相互取引は無いという事である。このことからデザイン・インが利益の源泉であることが見えてくる。その点からも、長春市における日系自動車産業の集積は始まったばかりといえる。

謝辞：本調査に関して、記載した関係会社の担当者の方々のみならず、伊藤忠商事様からも多大の御助言をいただきました。ここに感謝してお礼を申し上げます。

長春農村における作目転換と自給性

小島 泰雄（京都大学 人間・環境学研究所）

1. はじめに

東北地域は中国に残されたフロンティアの一つである。東北全域の人口は、19世紀初めには120万人ほどであったが、清朝後期に始まった華北からの移民による農地の開拓によって、20世紀初頭には1000万人を超えている。さらに植民地としての開発を経て、20世紀半ばには4000万人あまりに増加し、社会主義建設から経済改革へと進む中で、20世紀末には1億人を越えた¹⁾。

東北の開発とそれに伴う人口増加を促した主要な要因は、その自然環境、とくに農地開拓の適地と地下資源の存在である。前者は中国の穀倉地帯を形成するに至り、後者は植民地期から社会主義建設期に続く重工業開発を支えた。農地の開拓は広大で肥沃な平原において、温暖湿潤な夏の気候を利用した耕種農業として展開していった。20世紀前半には東北地域は大豆の世界的な生産と輸出の中心となり、いまでも中国における大豆生産の4割は東北地域で担われている。

東北地域の農業に関しては、地理教育で用いられる地図帳に載る中国農業地域区分で、「大豆・コウリャン」という農業地域の名称が付されていたことを、コウリャン（高粱）という中国語の響きに未知の魅力を感じたこととともに思い出す。現在用いられている高校地図帳を開くと、東北地域については「おもにトウモロコシ」と記載されている。この四半世紀の変化に気付いたことが、小論を記す動機の一つとなっている。実際に長春の農村を歩くと、そこには一面のトウモロコシ畑がひろがっている。大豆はわずかししか作られておらず、コウリャンに到っては農家の庭や農地の端に数本が見られる程度である。

フロンティアとしての東北農業は、こうした作目転換に象徴されるダイナミズムを持つ。小論では作目転換を、農業志や統計を用いて集計レベルで把握し、変化の要因に関する農業志の記載を整理した上で、2012年の夏に長春の農村で行ったフィールド調査における農民の語りを緒として、長春農村、ひいては東北地域における農業の構造変化について考えてゆく。

2. 近60年間の穀物生産の変遷

第1図は、長春市における穀物生産量の1949年から2010年までの変遷である。長春農村で生産されてきた主な穀物である、トウモロコシ、大豆、水稻、アワ、コウリャンの5種を取り上げ²⁾、それぞれの生産量の変遷を表している。穀物の生産は一般に播種面積と生産量から把握されるが、ここでは、60年の変遷を通覧するデータを得ることのできた生産量について検討を加える。資料は、1949年から1988年までは《長春市農業志》所載のデータを用い³⁾、1989年以降は各年次の《長春市統計年鑑》を利用した。

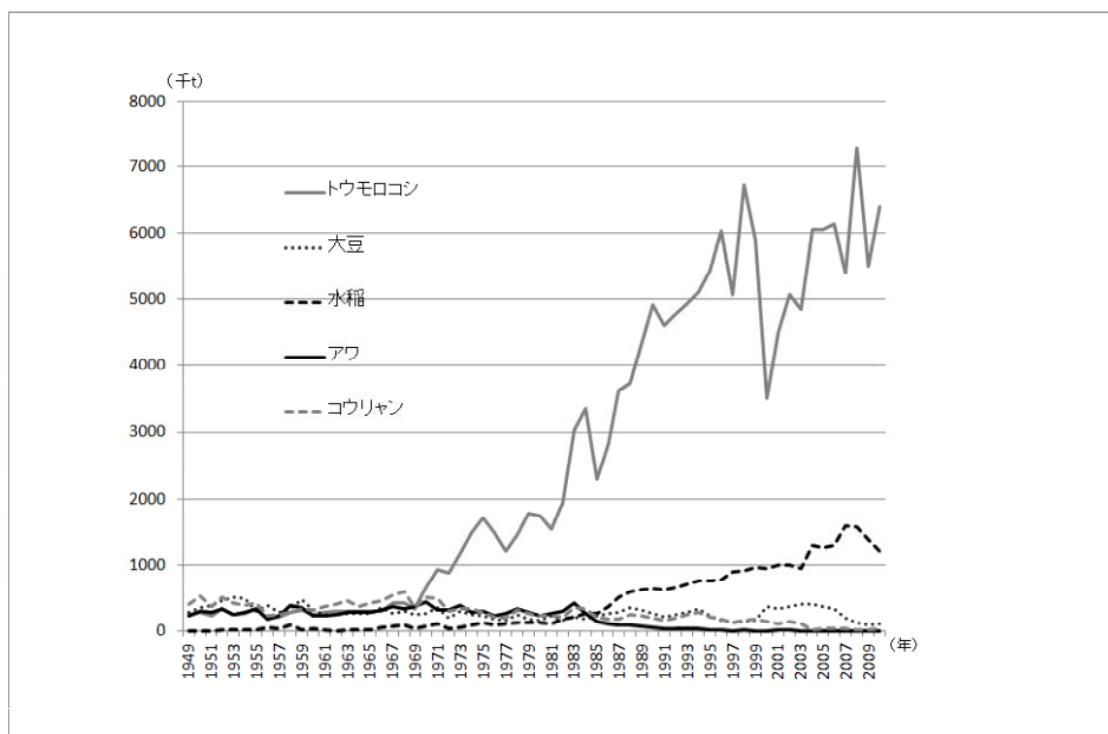
グラフに明瞭に表れているように、長春における穀物生産の変遷の最大の特徴はトウモロコシの急増である。1960年代までは大豆、コウリャン、アワと肩を並べていたトウモロコシは、1970年を境として突出して生産を増大させている。2010年の638万t（2010年）は長春の穀物生産量の8割に達しており、四国ほどの広さである長春市で、日本で生産される水稻の生産量（900万t前後）に比較しうる

1) ここでいう東北全域とは、20世紀前半まで東三省とよばれた遼寧・吉林・黒龍江3省に加えて内モンゴル自治区東部を含めたものである。人口の変遷は、李振泉・石慶武編《東北経済区経済地理総論》東北師範大学出版社、1988年、pp.61-66による。

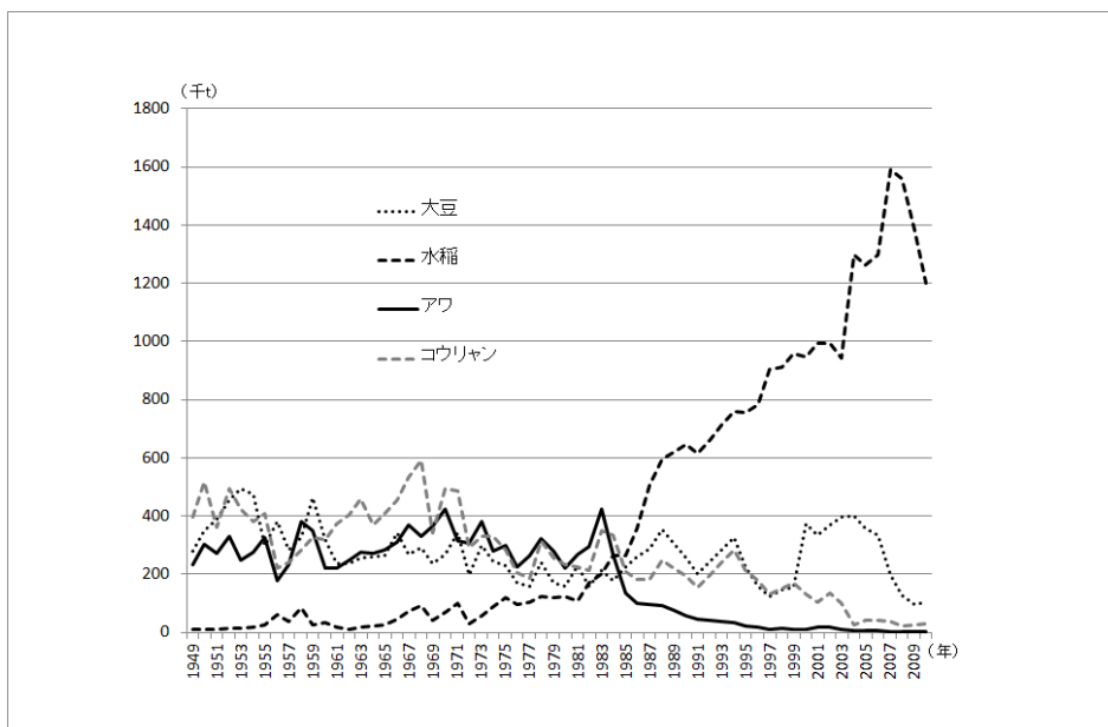
2) 小麦は中国北方の主要な穀物であるが、長春農村は冬季に極めて寒冷となるため、冬小麦は降雪がなければ育つことができず、春小麦も生産量はわずかである。

3) 長春市地方志編纂委員会編《長春市志 農業志》吉林文史出版社、1993年。

量のトウモロコシが生産されるに至っている。



第1図 長春市の穀物生産の変遷（1949-2010）



第2図 トウモロコシを除く穀物生産の変遷

現在ではトウモロコシが突出して多く生産されるために見逃されがちである、他の穀物の生産変遷を検討するために、トウモロコシを除く他の穀物生産の変遷を示す第2図を用意した。水稻がトウモ

ロコシから遅れること10年で転機を迎え、1980年代以降に生産が急速に伸びている。またそれと反比例するようにアワは減少し、1990年代後半にはほぼ生産されなくなっている。またコウリャンも1970年代以降、減少傾向が続き、2000年代半ばには生産量はわずかとなっている。伝統的な商品作物である大豆は、増減を繰り返しながら、生産量は基本的には停滞している。

3. 《長春市農業志》による変化の説明

長春農村は、東北を拠点とする金朝の時期に農業の一定の発展がみられたが、その頃にはアワ・ヒエ・ムギが作られていた。清朝になって満洲族の故地として、他民族の流入を抑制する封禁政策がとられたことにより、耕種農業は後退して遊牧地となった。しかし清朝中期の18世紀後半になると漢族の移民を受け入れて開墾が再開され、封禁政策が廃された19世紀後半からは全面的な開墾が進んでいった。さらに20世紀に入ると、満洲国の成立により植民地化される中で、農業の近代化と大豆生産が拡大していった。そして人民共和国になると、土地改革・集団化・非集団化といった農村変革が展開する中で、早熟や多収量などの技術革新がもたらされ、ある種の生産主義的な農業の発展がみられた。《長春市 農業志》をもとに長春農業の展開はこのように整理できるが¹⁾、前章で検討した穀物生産の変遷については、いかなる説明を行っているのであろうか、以下でそれを整理してゆく。

(1) トウモロコシ

トウモロコシは、山東・河北の農民が東北地域への開拓移住（“闖関東”）に際して持ち込んだものである。20世紀半ばまでは瘠せた土地に粗放的に栽培されており、単位面積あたり収量も1600kg/haほどと低く、経済的な価値は、大豆やコーリャンに及ばなかった。

長春農村におけるトウモロコシの位置づけが大きく変わったのは、1970年代にはじまる高収量のハイブリッド品種の導入と化学肥料の使用によってであった。収量は1979年に4173kg/haとなり、それは60年代の2.6倍であった。さらに生産請負制の導入による農民の営農意識の高まりに加えて、さらなる新品種の導入や栽培技術の改善もあずかって、収量の拡大は続き、1988年には6677kg/haにのびた。

こうした単位面積あたり収量の増加によって、トウモロコシはその栽培面積を大きく拡大していった。1950年代から1960年代にかけては20万haほどであった栽培面積は、1970年代に35万ha、1980年代には47万haに急増した。そして、2009年には90万haと穀物の全播種面積の8割近くに達している。

もともとトウモロコシは食用とされてきたもので、1970年代末でも生産量の7割が食糧に充てられており、農民が消費する穀物の6割はトウモロコシであった。トウモロコシは玉米面（トウモロコシ粉）や玉米碴子（トウモロコシを砕いたもの）を、蒸窩窩頭（トウモロコシ粉を円錐形に丸めて蒸したもの）や烙餅子（丸く伸ばして焼いたもの）にしたり、粥にしたりして食されてきた。1980年代になると、水稻生産の増大により農民の食生活が変わりトウモロコシを食べることは少なくなり、また牧畜業が発展したことにより、生産されたトウモロコシの多くが飼料として用いられるようになっていった。

(2) 水稻

米はかつては年越しなどの特別な日に食べるものであったが、1980年頃からはじまる水稻栽培の拡大によって、一般家庭の主食の位置を占めるようになっていった。長春農村においては満洲国期に水稻の栽培が導入されたが、栽培面積は限られ、生産も粗放的であることから、生産量はわずかであった。人民共和国になると主に朝鮮族によって水稻作が行われたものの、生産は低迷していた。1981年に日本から育苗技術“機械化大棚盤育苗機挿秧設備”が導入され、それを参考として農家の庭で育苗

1) 《長春市農業志》、pp.6-43。本節における以下の抄録に際してページ数は省略する。

する“庭園大榎”が開発され、さらに冷害に強い品種が用いられるようになったことから、水稻の収量が向上した。これにより生産請負制で経営の主体となった農家が積極的に水稻作に取り組むようになった。1980年代以降、急速に水稻の栽培面積と生産量は拡大し、1980年代末には穀物栽培面積のほぼ1割を、そして2010年にはほぼ2割を占めるに至っている。また水稻栽培は低湿な地域の開発にも貢献してきた。

(3) 大豆

長春はかつては“大豆商埠”と呼ばれる東北地域の大豆集散地であり、20世紀前半の統計によれば、大豆は長春の穀物生産の3分の1を占める作物であった。満洲国の時期には大豆は重要な戦略商品となっていた。1950年代には大豆の栽培面積は穀物のほぼ4分の1を占めており、トウモロコシより収益が多く、農民も好んで栽培していた。大豆は連作障害を起こしやすいことから輪作が行われ、大豆－コウリャン－大豆－アワの4年輪作のほか、大豆－コウリャン－アワ、大豆－トウモロコシ－アワの3年輪作も行われていた。農業集団化が進められた1960年代以降になると、より収量の高いトウモロコシなど他の穀物栽培に重点が置かれるようになったことから、大豆栽培は停滞していった¹⁾。大豆は食用油や豆腐など豆製品の原料であり、大豆かすやおからなどは肥料や飼料として使われてきた。また東北地域から中国の他地域や国外へと移出される作物でもあった。

(4) コウリャン（高粱）

コウリャンは、かつては長春農村においてアワとならぶ主要な食用の穀物であり、家畜や家禽の飼料であり、そして酒造原料となってきた。高粱はさまざまな環境で生育し、管理も簡単である一方、比較的高収量であることから、20世紀前半に「四大作物」とされたトウモロコシ、大豆、アワ、コウリャンの中で、栽培面積と生産量がともに最も多いこともあった。コウリャンの栽培面積は、1950年代・1960年代には20万ha台で比較的安定しており、生産量も穀物全体の2割前後を占めていた。1970年代になると、収量でコウリャンの倍に達したトウモロコシの生産が拡大するのと反比例して、コウリャンの栽培面積は減少していった。また1980年代になると、低湿な地域で栽培されていたコウリャンは水稻と競合し、さらに栽培面積は縮小した。2010年には穀物栽培面積の0.1%にも達せず、フィールド調査の際にも農地ではほとんど見ることはなかった。

(5) アワ（谷子）

アワは長春に開拓移住してきた人びとが、故郷から持ち込んだものであり、コウリャンとともに移民の主食として栽培されていた。民国期には、アワの播種面積は大豆やコウリャンに次ぐものであった。土地改革から集団化に連続する1950年代から1960年代も25万ha前後で播種面積は安定していた。しかし、1970年代に入りトウモロコシの収量が高まったことで、アワの播種面積は縮小することとなった。ただしこの時期にはアワの品種が改良されたことで収量が高まり、生産量としては停滞にとどまっている。1980年代に入ると水稻の生産が拡大し、穀物需給に変化が生じ、伝統的な主食であったアワ（小米）は米（大米）に取って代わられることとなり、アワの栽培は大きく減少していった。

(6) 小麦

小麦は米とともに“細糧”と呼ばれ、コウリャンやアワ、トウモロコシなどの雑穀に比して、収量は低い食味がよく、民国期の記憶を語る農民は、小麦はぜいたくな穀物で“白面”（小麦粉）はあま

1) 社会主義建設期には穀物の増産が至上命題とされていたことから、穀物としては収量が少ない大豆は次第に重視されなくなっていた。蘇煒・長澤淳「中国における大豆生産の地域的特性と需給予測」農業経営研究、42-2、2004年、104-108頁。

り口にすることができなかったとする。長春は冬季に極めて寒冷になることから、春小麦が生産されてきたが、収量が低く、病害にも弱いことから、栽培面積は限られていた。1960年代から1970年代にかけて小麦の増産が目指され、栽培面積が4万haに拡大し、穀物栽培面積の4%ほどに達したこともあるが、生産請負制に移行すると、トウモロコシに比して収量の低い小麦の生産は、農家に敬遠されて、ほとんど栽培が行われなくなった。

4. 農民の語る穀物栽培の変遷

2012年8月の長春農村におけるフィールド調査において、農家を訪問して老農民の話を聞いたのは、17日・18日・21日の3日間で、九台市東湖鎮黒林子村にある6つの集落の6農家を訪問した。調査には中国側のカウンターパートである劉偉傑氏（東北地理与農業生態研究所）が同行し、黒林子村の幹部と各集落に設定された村民小組の組長を通して農家に紹介していただいた。農村班には柴田陽一氏（京都大学研究員）が参加した。

老農民の聞き取りは、彼らの場所の経験を軸として、生産と生活の全般にわたる内容について行われた。その中から農業と食をめぐる語りを以下に整理して提示する。

インフォーマント1：高家屯（七社） 65歳 男性

【三年困難の頃の食事】三年困難は最も苦しかった。ただ餓死した者はいなかった。“包米面”“窩窩頭”“糊涂粥”“谷子面”“野菜”を食べていた。

【集団化期の作物構成】集団農業の作付けは、小隊が決めており、大隊は関与しなかった。トウモロコシが多く、次いでアワ、大豆、コウリャン、さらに小雑糧（ヒエ、小豆、緑豆）。トウモロコシは手がかからない。アワは自給用だった。

インフォーマント2：南小嶺（五社） 62歳 男性

【水稻の生産史】三屯、二屯、八屯、五屯で水稻を50余垧（shang/ケイ、1垧=1ha）、2002年までつくっていた。いまは五屯で3戸が10畝あまり作っている。気候がすこし乾燥したことと、米があまりもうからないための減少である。水稻は自分が子どもの頃は栽培しておらず、“分田到戸”が行われた後、1985年から作り始めた。

【1970年代の作物構成】1971年に文革のために遅れて中学を卒業したころの作物は、国家に納めるトウモロコシと大豆、ほかにコウリャン、アワ、小豆、陸稻であった。コウリャンとアワは食用と牛馬の飼料とされていたが、請負制になってから誰も食べなくなり、生産量も低いために作らなくなった。1年1作で春に播いて、秋に収穫する。秋以降は、肥料づくりや田の整地を行っていた。

【化学肥料】1985・86年頃から化学肥料を多く使うようになった。1977・78年頃に吉林化学工場の窒素肥料をつかったが、刺激臭があり、皮膚がただれたこともあり、1、2年で使わなくなった。

インフォーマント3：三門何家（一隊） 76歳 男性

【解放前の作物構成】“五穀雜糧”を作っていた。水田はなく、すべて畑だった。化学肥料もなく、生産量が少なかったトウモロコシは少なく、比較的生産量の多いコウリャン、大豆、アワを作っていた。

【米】請負制になってからは、トウモロコシを生産し、それを売って米を買っている。食べるのは米である。解放前には米を見ることはなく、陸稻だけだった。人民公社になってアワを米に換えるようになって、生活が次第に改善された。

インフォーマント4：西南屯（四隊） 57歳 女性

【集団化期の食事】トウモロコシを粉にして粥にして食べていた。コウリャンとアワも少なくなかった。普段は肉は食べられず、お客が来たときや節句の食べ物だった。米や小麦粉が主食となるのは請負制以降であり、生活の改善が実感された。

インフォーマント5：南崗村（五隊） 81歳 男性

【解放前の作物構成】“五穀雜糧”を作っていた。コウリャンとアワがほぼ同じくらいで、コウリャンが3000斤あまり、アワが2000斤あまりだった。トウモロコシは作らず、大豆は作っていた。輪作で1年ごとに作目を変えていた。

【解放前の主食】コウリャンとアワが主食で、畑で作った白菜や大根などの野菜を食べていた。

【大食堂】1年余り大食堂があった。働き手が食事を受け取って自宅に持って帰っていた。“小米飯”“高粱米”に白菜やジャガイモであり、おなかいっぱいにはならなかった。

インフォーマント6：小何屯（六隊） 70歳 男性

【集団化期の作物構成】おもにコウリャン、アワ、大豆を作っていた。大豆がやや多かったのは、値段がよかったからで、コウリャンとアワは自給用であった。輪作は大豆－コウリャン－アワといったものであった。トウモロコシは種子が改善されておらず、高収量ではなかった。肥料は豚や牛、馬の糞と人糞であった。土と混ぜて撒いていた。人民公社の後期になってトウモロコシが半分を占めるようになった。生産量が上がり、安定するようになったため。化学肥料や農薬も用いるようになった。1975・76年頃に吉林化学肥料工場の硝酸アンモニウムが入ってきた。ただし、食べるのはコウリャンとアワであった。アワは米と換えることがあったが、2斤のアワを1斤の米と換えた。

老農民の語りによって、さきに集計レベルで検討した長春農村の変化を、個人の経験として確認することができる。

集団化以前にどのような穀物を作っていたのかを語る、2人の老農民（No.3・5＝インフォーマント3と5、以下同）は、解放前は輪作でコウリャンとアワ、大豆を作っており、トウモロコシは少なかったとする。いずれの穀物についても収量が低く、不安定であることが背景となっていると考えられるが、ともに“五穀雜糧”という言葉を使って表現していたことに象徴されるように、20世紀前半には多様な作物が作られていた。

集団化された当初には、コウリャン・アワ・大豆という基本的な作物構成は変わっておらず、大豆が多く作られたのは値段が良かったからとする（No.6）。1970年代初めにはトウモロコシと大豆が国家に納められるようになっており（No.3）、このことは、生産量が安定するようになったトウモロコシが半分を占めるようになった（No.6）とすることと連動している。このトウモロコシの生産量の増大が、品種改良の成果であるとともに、1970年代半ばに吉林化学工場の化学肥料が入ってきたことと結びつけて理解されている（No.2・6）ことは、収量の改善要因として比較的近くで生産される化学肥料が関与しているとする農民の理解として興味深い。

生産請負制は農家の営農意識を高めたが、当地では水稻の導入と時を同じくしている。62歳の農民が子どもだった頃、すなわち集団化期に水稻は作られておらず、生産請負制が導入されて以後のことと理解されている。また水稻は2000年代に入って減少傾向にあることが語られている（No.2）。

こうした作目変化についての老農民の語りを通覧して気付くのは、「何を作るか」と「何を食べるか」が結びつけて語られていることである。

米や小麦粉が主食となるのは、生産請負制の導入以後であり、それが生活の改善を実感させてくれたものであるとする（No.4）。集団化期にはアワを米と交換するようになったが、これも生活の改善

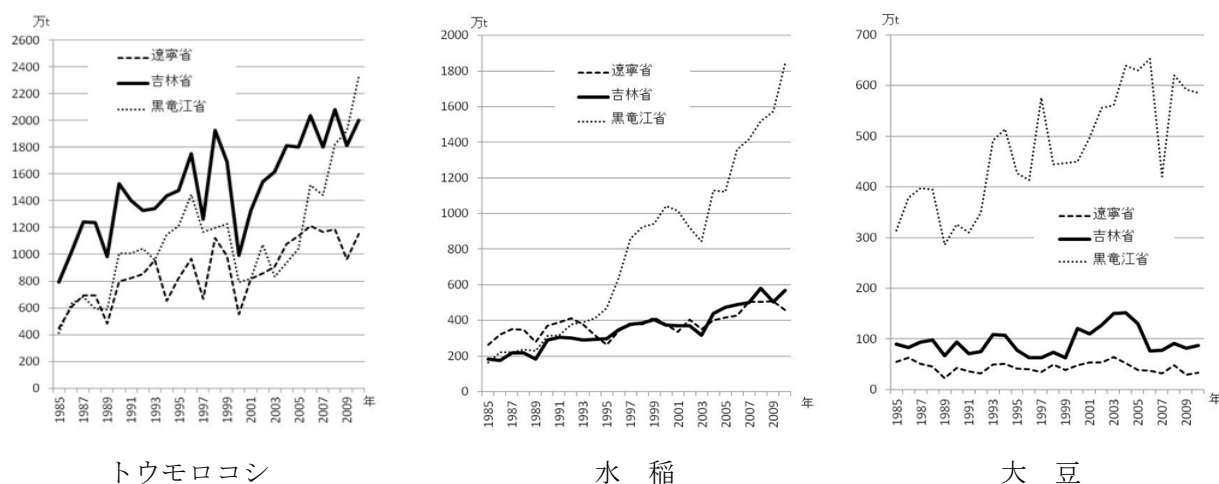
と結びつけられており（No.3）、農民にとって食の持つ意味の大きさ、とくに米食への志向を、端的に示している。それまではコウリャンとアワが主食であることは一貫しており、解放前（No.5）と集団化期（No.6）に違いはなく、トウモロコシが作物の過半をしめるようになっても主食がコウリャンとアワであることに変化はなかった。逆に言えば、主食としてのコウリャンとアワは一貫して重要な作物と考えられてきたことがわかる。それゆえに生産請負制によって生活が改善され、米や小麦粉が主食になると、コウリャンやアワを食べる者はいなくなり（No.2）、そしてコウリャンとアワは作られなくなっていったのである。

フロンティアとしての東北農業のイメージは、大豆の商品作物生産や大規模生産と容易に結びつくものである、零細な経営であった農民にとって¹⁾、作物の構成に関しては、常に自給作物としての要素が小さくなかったことを教えてくれるのである。

5. 長春農業の位置づけ

ここまで長春農村における穀物生産の変遷について、20世紀後半の作目変化を統計的に概観し、農業志における説明を整理し、さらに農民の語りを通して考察してきた。大豆・コウリャンからトウモロコシへという大きな流れとして把握される作目変化は、緑の革命の一環に位置づけられるトウモロコシの収量増大が、生産の拡大に直結し、長春農業を単一化へと導いてきたことがわかった。一方、コウリャン・アワという伝統的な主食作物が、水稻作の増加により淘汰されてゆき、東北農業を特徴づける大豆生産は、収量が大きく変化しない中で停滞していたことも明らかとなった。

東北農業にはフロンティアとしての性格が指摘されてきたが、中国農業一般に認められる経営の零細性から解放されるものではなかった。長春農業の変遷において自給的性格が作目変化に深く組み込まれていたことは、東北農村を考える際に注目する価値のあることと言えよう。一方で、集団化を通して進められた社会主義的な農村開発においても、トウモロコシと水稻の増産に示されるような生産主義的な展開があることも、見逃すことはできない。



第3図 東北3省における穀物生産の変遷(1985-2010年)

《中国農村統計年鑑》による

1) 土地改革における1人あたり配分農地は九台区で0.47haであった（《長春農業志》p.28）。1農家4人として計算すると、土地改革後の農家の経営耕地面積は2ha弱となる。この数値は中国としては比較的大きなものであるが、当時の穀物の収量（穀物の平均収量は1200kg/ha前後）を考えれば、大規模な経営とはいえない。

小論を終えるにあたって、長春農村を対象として行ってきた考察とその成果を、広大な東北農村に位置づけるために、長春の属する吉林省とその北にひろがる黒龍江省、南に位置する遼寧省からなる東北地域の3省について、トウモロコシと水稲、大豆の生産量の1985年から2010年までの変化を、検討しておくこととする（第3図）。

トウモロコシの生産量は、対象期間のほとんどを吉林省がトップを占めてきたが、00年代の後半に播種面積を200万haから400万haに倍増させた黒龍江省がトップとなっている。水稲の生産量についても、1980年代後半から播種面積を50万ha弱から300万ha近くにまで拡大してきた黒龍江省が、遼寧省と吉林省を大きく引き離している。低平な三江平原の開発により、黒龍江省は中国有数の米作地帯となっている。また、大豆は一貫して黒龍江省が最も多くなっている。

こうしてみるとフロンティア開発が続いている黒龍江省と、農業については低調な遼寧省と比較すると、吉林省は中間的であり、とくにトウモロコシ生産に重点が置かれている点に特長を有すると言えるであろう。



写真1 長春農村のトウモロコシ畑

中国を対象とする教育地理学的研究に向けて

—長春近郊農村調査を起点として—

柴田陽一（京都大学人文科学研究所・産官学連携研究員）

1. はじめに

現在、中国の義務教育は多くの問題を抱えている。地区（直轄市・省・自治区）間・都市－農村部間・学校間における教育格差、農村部における学校統廃合（分布調整）、都市部における「農民工」（農村出身の出稼ぎ労働者）子弟の教育など、その例は枚挙にいとまがない¹⁾。そこで本稿では、手始めとして、農村部における小学校の分布状況に注目し、中国における教育サービス（福祉サービスなどと同様、公共的な性格をもつ）供給の地域的差異について検討する。それにより、中国を対象とする教育地理学的研究に向けた足がかりを築きたい。

農村部に注目するのは、そこに都市－農村部間における教育格差、およびそれを結果的に助長している農村部における学校統廃合（分布調整）という深刻な問題が横たわっているからである。そしてもちろん、昨年のフィールド調査で筆者が農村班（班長は小島泰雄）に所属し、長春近郊農村調査に参加したからでもある。長春フィールド調査の内容を述べる前に、本章では、中国の義務教育について概観しておこう。

「改革開放」後の中国は、1986年に「中華人民共和国義務教育法」制定し、義務教育（小学校6年と初級中学3年）の普及を急速に進めてきた。1980年に93.0%にとどまっていた小学校入学率は、1990年に97.8%、2000年に99.1%、2010年には99.7%まで引き上げられた²⁾。また、1990年に74.6%であった初級中学（日本の中学校に相当）への進学率も、2000年に94.9%、2010年には98.7%へと上昇している³⁾。このように入学率・進学率が向上した主な理由は、義務教育無償化が徐々に実現していったことに求めることができよう。「義務教育法」制定当初は、学費を無料としながらもその他の教育経費（教科書代、学級費、管理費など）を徴収していたために、農村の貧困家庭を中心として中退者が相次いでいた⁴⁾。それゆえ、2006年6月に改正された「義務教育法」（同年9月施行）では、第2条で「義務教育の実施にあたっては、学費、雑費は徴収せず、国が義務教育経費保証体制をうち立てて義務教育制度の実施を保証する」と明確に規定されることになった⁵⁾。

ところが、義務教育無償化によって教育の機会均等（公平性）が保証されたかということ、そうではない。「中華人民共和国憲法」第46条には、「中華人民共和国公民は等しく教育を受ける権利と義務を有する」と記されているものの、義務教育完成率は地区による差がずいぶん大きい⁶⁾。2003年のデータをみると、上位3地区が上海97.7%、北京95.3%、浙江94.2%であるのに対し、下位3地区はチベット24.2%、貴州54.2%、広西64.8%にすぎない。また、全国的にみた中退率は「最近（2001

1) (1)新保敦子「教育による不平等の形成—改革開放期の中国製北部農村をめぐる—」中国25、2010、18-36頁。(2)園田茂人・新保敦子『教育は不平等を克服できるか（叢書中国の問題群8）』岩波書店、2010。

2) (1)中華人民共和国教育部発展規劃司編『中国教育統計年鑑 2010』人民教育出版社、15頁。ただし、2010年においても、学齢期に達した児童の0.3%（約28万人）小学校へ入学していないことに注意せねばなるまい。また、2009年の地区ごとの入学率をみると、貴州（97.24%）、雲南（98.29%）、チベット（96.59%）の3地区のみ99%に達していないことがわかる。(2)《中国教育年鑑》編輯部編『中国教育年鑑 2009』人民教育出版社、2009、112頁。

3) 前掲注2) (1)16頁。

4) 仲田陽一「中国農村教育改革と教育格差問題—「改革開放」後の農村義務教育財政制度改革に即して—」熊本大学教育実践研究27、2010、45-46頁。

5) 前掲注4) 52頁。

6) 前掲注4) 46-47頁。

～04 年）では小学校は 0.1%、中学校では 2.6%である」が、都市・農村別の初級中学の中退率には大きな差が認められる。すなわち、1981-85 年、1986-1995 年、1996-2004 年という各期間の都市部における中退率が 0.03%、1.21%、1.73%であるのに対し、農村部では 13.06%、9.29%、8.45%にもなるのである⁷⁾。

都市－農村部間における教育格差を助長しているもののひとつに、とくに農村部で進行している学校統廃合があることはいままでのない。全国的にみても、1980 年に約 92 万校あった小学校は、1990 年に約 77 万校、2000 年に約 55 万校、2010 年に約 26 万校へと大幅に減少している⁸⁾。しかし、農村部と都市部では減少率に大きな違いがある。第 1 表をみてほしい。1990-2010 年間ににおける小学校の減少率は、都市部（「城市」）が 38.3%であるのに対し、農村部（「県鎮」と「農村」）は 67.4%にもなる。その数値は、都市部の 2 倍近くであり、同期間における農村部の児童減少率 25.5%を大きく凌駕している。また、農村部における小学校の統廃合が、2000 年代に入って加速していることにも注目する必要がある。すなわち、1990-2001 年間に 37.1%であった減少率は、2001-2010 年間には 48.2%に達しているのである。

第 1 表 全国の小学校数・児童数の変化（1990-2010 年）

		1990 年	2001 年	2010 年
学校数	城市	26565	26311	16400
	県鎮	42279	48764	30116
	農村	697228	416198	210894
	総計	766072	491273	257410
教学点数	城市	2735	728	205
	県鎮	4616	3237	1289
	農村	142313	110419	65447
	総計	149666	114384	66941
児童数（千人）	城市	13411	16809	18205
	県鎮	13046	22578	27700
	農村	95956	86048	53502
	総計	122413	125435	99407

『中国教育統計年鑑 1990』、236-253 頁、『同 2001』、262-279 頁、『同 2010』、518-533 頁をもとに筆者作成。2001 年の数値を示した理由は、2000 年版の年鑑が閲覧できなかったためである。なお、本表でいう「学校」とは 6 年制（一部 5 年制）の「完全小学」を指し、「教学点」とは人口の少ない地域に置かれている 4 年制以下の教育施設のことである。

こうした農村部における小学校の統廃合は、1980 年代半ばより着手されたものである。ただ、2001 年以降の急激な分布調整政策は、「撤点併校」と呼ばれている。本来この政策は、教育の質向上、教育の機会均等（公平性）、教育の地域間・学校間格差の是正という、2006 年の改正版「義務教育法」に

7) (1)南亮進・牧野文夫・羅歆鎮『中国の教育と経済発展』東洋経済新報社、2008、116-119 頁。ややデータが古いものの、『中国教育年鑑』をみると、1998 年の「小学学生保留率」（入学後 5 年生まで退学せずに残った児童の割合）は 90.5%であり、残りの 9.5%（約 261 万人）の児童が中退していた事実が浮かび上がる。(2)《中国教育年鑑》編輯部編『中国教育年鑑 1999』人民教育出版社、1999、141 頁。
8) (1)前掲注 2(1)9 頁。(2)中華人民共和国国家教育委員会計劃建設司編『中国教育統計年鑑 1990』人民教育出版社、1991、4 頁。

示されることになる方針の実現を目指し、導入されたものであった。なぜなら、それ以前の小規模校では、教員のレベルが低くまともな授業がなされていない、支給される教育経費の少なさゆえに学校施設が劣悪であるといった問題が多くみられたからである。しかしながら、「撤点併校」は新たな諸問題を引き起こすことになった。すなわち、大規模校への児童の集中による施設利用・教員配分・事務管理上の問題、通学距離の増大にともなう通学時間・費用の負担や安全面（スクールバスの事故など）での問題、通学できない児童のための寄宿舎に関する諸問題（栄養面、衛生面、情操教育面）などであり、結果として、多くの中退者を生み出した⁹⁾。とどのつまり、「撤点併校」は、1980年代前半まで各行政村に置かれていた小学校の統廃合（分布調整）を無理に推し進めた結果、都市－農村部間の教育サービス供給の地域的差異を増大させてしまったのである。

以上の概観から、中国の義務教育が抱える問題は多岐にわたるものの、それを地理学の立場から研究するにあたっては、「撤点併校」に代表される農村部における小学校の統廃合（分布調整）政策に焦点を当てる必要があるといえよう。そこで、本稿は小学校の分布の変化に注目し、農村部における通学圏はどう変化したのか、通学距離は適正な範囲に保たれているのか、といった教育サービス供給の具体的問題を検討する。

こうしたアプローチは、「知識や教育・能力水準の空間的差異、教育施設の立地とその利用者流入圏、それらと社会・経済の空間的構造との関係などが主なテーマ」¹⁰⁾とする教育地理学（*geography of education*）の研究¹¹⁾であるといえよう。ジョンストン¹²⁾もいうように、教育サービスはある地点に置かれた施設によって供給されるため、場所によってアクセシビリティに差異が生じる。それに加えて、施設の大多数はほとんどの国で公共財であるため、その空間的配置は政治プロセスであるともみなすことができる。したがって、義務教育である小学校の分布に注目することは、中国における教育サービス供給の地域的差異だけではなく、中国という国家の社会構造について考察することにもなりうることを、強調しておきたい。

なお、日本では教育地理学の研究蓄積が少ない¹³⁾うえに、とくに外国を事例としたものは数例（インド、イギリス、タイ）を数えるにすぎない¹⁴⁾。したがって、本稿はこれまで扱われていない中国を事例とした教育地理学の研究であるといえよう。

9) 蘇于君「中国における農村教育の発展とその課題」鶴山論叢 11、2011、13-15 頁。

10) 浮田典良編『最新地理学用語辞典 改訂版』大明堂、2003、57 頁。

11) 教育地理学については、次の文献を参照されたい。(1)モイスブルガー（山本充訳）「教育地理学の課題と研究領域」筑波大学人文地理学研究 14、1990、257-277 頁。(2)川田力「社会地理学と教育社会学の接点—教育と社会階層・地域格差の再生産論をめぐって—」人文地理 46-2、1994、67-82 頁。(3)浮田典良「明治期における旧制中学校の立地—「教育地理学」試論—」神戸学院大学人文学部紀要 17、1998、53-65 頁。(4)酒川茂「教育問題を対象とする地理学からのアプローチ」地理科学 53-3、1998、41-49 頁。(5)石郷岡信行「高校進学行動に関する地理学的研究—岩手県を事例として—」岩手大学大学院教育学研究科修士論文、2001、1-6 頁。

12) Johnston, R., 'Education', (Gregory, D. et al. eds., *The Dictionary of Human Geography 5th edition*, Wiley-Blackwell, 2009), pp. 186-187.

13) 欧米諸国においても教育地理学は、決して蓄積の多い分野ではなかったが、近年はとみに盛んになっているようである。その研究動向は、例えば、次の展望論文から知ることができる。(1)Theim, C. H., 'Thinking through education: the geographies of contemporary educational restructuring', *Progress in Human Geography*, 33-2, 2009, pp. 154-173. 時間の都合上、内容の詳しい紹介は別稿に譲りたい。一方、中国の教育地理学については、次の文献を参照されたい。(2)羅明東「教育地理学的研究内容で学科体系」雲南師範大学学报 2-5、2001、21-24 頁。

14) (1)酒川茂「英国における初等・中等教育サービス供給の地域的差異」広島女子大学文学部紀要 25、1990、27-40 頁。(2)同「インド、ウッタラプラデシュ州、ワーラーナシ県、チライガオン村における教育水準の向上」広島女子大学文学部紀要 28、1993、13-23 頁。(3)岡田良平「東北タイにおける学校施設拡充過程に関する教育地理学的考察—ドンデーン村小学校を事例として—」新地理 56-3、2008、18-38 頁。

2. 長春近郊農村における小学校の分布と通学圏の変化—聞き取りと文献資料から—

本章では、昨年の長春フィールド調査で見聞きした内容について述べる。全調査期間は8月13-27日までの2週間であったが、農村班としての農村調査は8月16-18日、21日、25日の5日間だけであった。その理由は、22-24日に予定していた調査が、次の事態により急遽中止になったためである。すなわち、8月15日に発生した「香港活動家尖閣諸島上陸事件」の対応として日本政府が活動家たちを強制送還したことを受け、8月18-19日に中国各地で起きたデモ活動である。5日間の内訳は、東湖鎮人民政府と東湖鎮黒林子村村務監督委員会（以下、村委員会）の訪問に1日、黒林子村の6つの集落の農民に対する聞き取りに3日、東湖鎮中心市街の見学に1日である。調査には、小島班長と筆者に加えて、中国科学院東北地理与農業生態研究所の劉偉傑が参加した。さらに初日と最終日には、同研究所の張柏が案内役として同行してくれた。

ところで、東湖鎮黒林子村が事例地となった理由は、大都市近郊農村の構造変化を知るため典型的な近郊農村を訪れたいという小島班長の希望に基づき、中国側のカウンターパート（張柏がその中心）がその村を選定したからである。そもそも農村班の調査は、小島班長の設定した目的に沿って行われたものであり¹⁵⁾、本稿における筆者の目的とは異なるものである。そのため、後で紹介する農民の教育経験に関する聞き取り内容もただの副産物にすぎないし、本稿の目的に照らした場合、この事例地が適切かどうか大いに検討の余地がある。こうした点を本稿の限界としてあらかじめ述べておきたい。

(1) 事例地の概要

東湖鎮の中心市街は、長春（人口759万人、面積20656平方キロ）¹⁶⁾中心市街から東へ約20kmの位置にある。1956年に郷、1958年に公社、1984年に郷、1992年に鎮が置かれた。2009年時点の人口は総戸数7923戸、総人口33217人（農業人口21217人、鎮区人口12000人）である¹⁷⁾。鎮政府所在地の東湖鎮は、2000年まで放牛溝と呼ばれていた。東湖鎮（放牛溝）、五一、羊草溝、腰站、甘家嶺、小嶺、荊家溝、団山子、黒林子、双山、新盛の11行政村を管轄している¹⁸⁾。かつては九台市（長春市に属する県級市、人口71万人、面積2875平方キロ）に属していたが、2005年から長春市二道区（人口56万人、面積965平方キロ）が「代管」している。

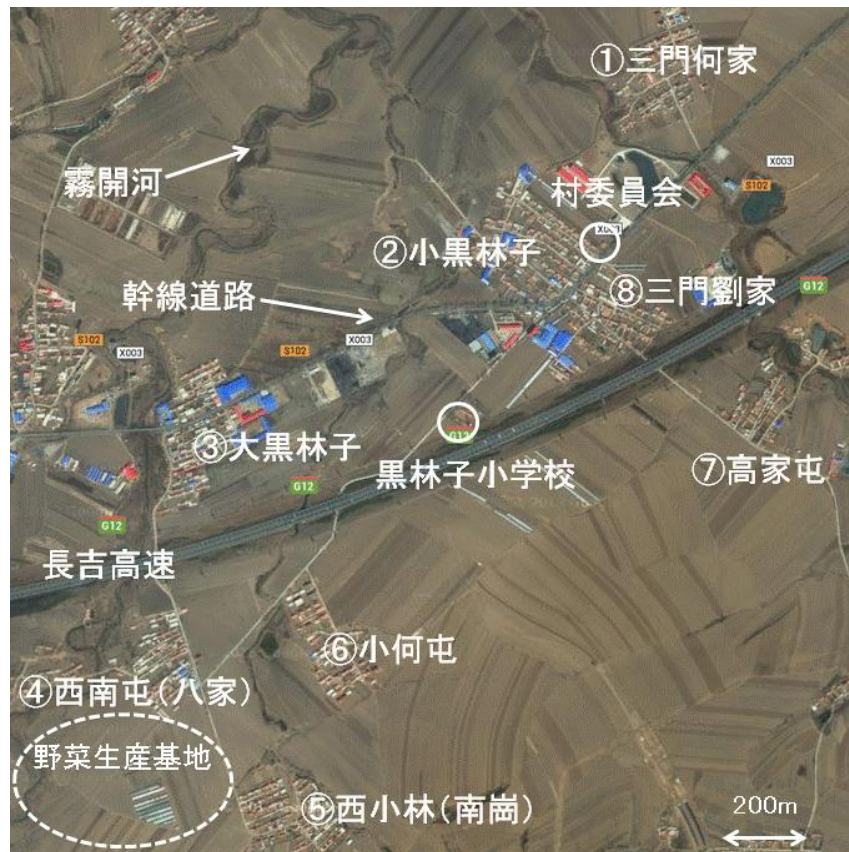
黒林子村は、東湖鎮のなかで最も長春中心市街に近い位置（約10km）にある1行政村である。三門何家、小黒林子、大黒林子、西南屯（八家）、西小林（南崗）、小何屯、高家屯、三門劉家という8つの村民小組から構成されており、順に一隊（社）～八隊（社）とも呼ばれている。各隊の位置は第1図をみてほしい。また近年は、四隊の南でビニルハウスを利用した大規模な野菜生産を開始したり（写真1）、幹線道路沿いに工場が立地するようになるなど、近郊農村化が進行している。

15) その成果は本報告書所収論文および次の文献を参照されたい。小島泰雄「トウモロコシとカン」人環フォーラム32、2013、22-25頁。

16) 中華人民共和國民政部編『中華人民共和國行政区劃簡冊 2012』中国地図出版社、2012、40頁。以下、文献を示さずに人口や面積に言及している場合は、この本に基づいている。

17) 「九台市人民政府 東湖鎮簡介」(http://www.jiutai.gov.cn/news/unit_pubview.php?id=3283)

18) 戴玉芬・陸軍・趙錫岐主編『九台県志』長春市地方志編纂委員会、2001、34頁。



第 1 図 黒林子村の地図



写真 1 黒林子村のビニルハウスを使用した野菜生産

黒林子村の人口と戸数については第 2 表をみてほしい。2012 年の人口は 423 戸、1452 人である。1990-2012 年間に 74 人増加 (5.1%) した。時期ごとの増加率をみると、1990-2000 年間に 2.9% (40 人)、2000-2012 年間に 2.4% (34 人) とそう変わらない。一方、戸数は 1990-2012 年間に 51 戸増加 (12.1%) しているが、時期ごとの増加率は 1990-2000 年間の 4.9% (19 戸) と 2000-2012 年間の 7.6% (32 戸) であり、後半が高いことがわかる。また、1 戸当たりの人口は 1990 年の 3.7 人から 2012

年の 3.4 人へと少し減少した。要するに、近年は人口増加率に比べて、戸数増加率が高い傾向にあり、1 戸当たりの人口少ない戸が増えているといえる。

第 2 表 黒林子村の人口・戸数の変遷

	1990 年		2000 年		2012 年	
	人口	戸数	人口	戸数	人口	戸数
1 隊	209	50	215	58	222	64
2 隊	226	59	228	62	233	65
3 隊	196	55	198	57	198	61
4 隊	139	42	143	45	148	49
5 隊	204	58	216	60	219	63
6 隊	101	31	112	30	116	34
7 隊	96	19	98	19	101	23
8 隊	207	58	208	60	215	64
計	1378	372	1418	391	1452	423

村委員会で提供された資料をもとに筆者作成。

(2) 聞き取りの内容

まずは、16 日（木）の村委員会における聞き取り内容についてまとめる。現在の黒林子小学（写真 2・3）は、全学で 6 クラス、児童数は約 40 人である。そのため教職員と児童数がほとんど同じである。1960 年代に開校する前は、北東約 2km に位置する双頂子小学校へ通学していた。初級中学は村にはなく、いまでも昔も 10km 強離れた鎮中心部まで通学している。また、高級中学（日本の高校に相当）に進学する場合は、九台市県城（北西へ約 26km）の学校に進むことが普通であったという。



写真 2 黒林子小学校の校門

右の門柱には「九台市放牛溝郷黒林子小学」とある。



写真3 黒林子小学校の校舎

聞き取り内容を、文献で少し補っておこう。『長春市志 教育志』によると、黒林子小学校は 1964 年に開校し、1988 年時点で 6 クラス、児童数 148 人、教職員 148 人であった¹⁹⁾。また、镇中心部（放牛溝）の初級中学とは、1957 年に開校した九台市第二十七中学であると考えられる。同校は、1988 年時点で 18 クラス、児童数 920 人、教職員 57 人であった²⁰⁾。その後、2005 年に東湖镇中心小学校を合わせて、9 年制一貫校である東湖镇中心学校（写真 4）となった。学校ホームページ²¹⁾によると、現在の児童・生徒数は 3000 人近く、教職員は 256 人という大規模なものである。そこに掲載されたパソコンの揃った教室写真をみると、黒林子小学校との格差を感じずにはいられない。



写真4 東湖镇中心学校の校門

19) 王秉禎・董玉琦主編『長春市志 教育志』吉林人民出版社、1995、580 頁。

20) 前掲注 18) 605 頁。

21) 九台市東湖镇中心学校 HP (<http://jtdh.30edu.com/>)

次に、黒林子村の6つの集落に住む6人の農民から聞き取った内容についてまとめる。第3表をみてほしい。これは6人の農民から聞き取った教育経験を、生年順に並び替えたものである。ここから、1940-60年代初頭は黒林子村に小学校がなく、別の村に通学せざるをえなかったこと。ただし、通学先は同じ黒林子村の居住者でも異なっていたことがわかる。すなわち、現在は黒林子小学校の通学圏となっている空間（黒林子村）は、かつては複数の学校の通学圏の一部であったと考えられるのである。

第3表 黒林子村に住む農民の教育経験

集落	名前	年齢	生年	生まれ	教育経験
五隊 西小林（南崗）	QZX	81	1932	亮子街（九台范家溝）	就学経験なし
一隊 三門何家	HZL	76	1938	双頂子	双頂子小学、5年間（就学期間は遅かった）
六隊 小何屯	HZL	70	1943	黒林子	8歳か9歳から大何屯小学（当時は黒林子に小学校なし）。6年間、3里の距離を通学
七隊 高家屯	GRQ	65	1948	黒林子	7歳から双頂子小学（黒林子と双頂子が範囲、当時は黒林子に小学校がなかった）。1.5公里を6年間通学。放牛溝中学に3年間。10公里。徒歩や自転車で通学、2時間
二隊 小黒林子	ZJC	62	1951	黒林子	大黒林小学（1年）、香水村小学（1年）、双頂子小学（6年）。九台市第四中学（66年入学、文革開始、68年夏に初中2年へ戻る）。双頂中学（69年、中学下放到本村、村班中学、70年夏卒業）…中学校にはほとんど進学しない時期、家庭環境が良かった
四隊 西南屯（八家）	ZYX	57	1956	黒林子	8歳から大頂山小学、6年間、100里、小学校所在地に住む

聞き取りにより作成。名前は各漢字をピンイン表記に直し、その頭文字を並べたものである（例えば、毛沢東 Mao Ze Dong であれば MZD となる）。小学校名に下線、初級中学校名に波線を引いた。

(3) 小学校の分布と通学圏の変化

では、農民たちはなぜその学校に通学していたのか、あるいは同じ村の住民間で通学先に違いがあるのはどのような理由なのか。これらの問題を、『長春市志 教育志』、『九台県志』を資料として作成した放牛溝郷（後の東湖鎮）の小学校一覧表（第4表）と小学校の分布図（第2図）から考えていこう。まずは、第4表をみてほしい。

第一に、開校時期を年代別に整理すると、1930年代に1（中心学校）、40年代に4（甘家、羊草、双山、団山）、50年代に1（鄭家）、60年代に4（腰站、小嶺、荊家、黒林）、70年代に1（五一）となる。開校ラッシュは二度存在し、1回目は1943-48年の4校、2回目は1959-64年の5校であった。

第二に、クラス・児童数・教職員数をみると、1988年時点の1クラス当たり児童数の平均は31.1人であり、一般に理想的な学級サイズとされる25人程度をだいぶ超えていることがわかる。ただし、

中心学校の 39.6 人から黒林子小学校の 24.7 人まで、その数値にはかなりの開きがあり、平均を超えているのは甘家、腰站、中心学校のみである。一方、教職員 1 人当たりの児童数の平均は 18.1 人である。ただし、黒林の 13.5 人や羊草の 15.4 人のように少ないものから、腰站 23.6 人、甘家 22.5 人のような多い学校まで幅はある。ちなみに中心学校は 16.1 人であった。

第三に、1988 時点では、放牛溝郷の管轄する 11 の行政村のうち、新盛を除く各村に小学校が 1 ないし 2（団山）分布していたことがわかる。では、それ以前の小学校の分布はどのようなになっていたのか。それをまとめたのが第 2 図である。

第 4 表 1988 年時点の放牛溝郷（後の東湖鎮）の小学校一覧

名称	経営	開校年	現在地	クラス数	児童数	教職員数
放牛溝郷中心小学	郷弁	1938	放牛溝村	13	515	32
甘家小学	村弁	1943	甘家溝村	9	292	13
羊草小学	村弁	1947	羊草溝村	7	215	14
双山小学	村弁	1948	双山村	9	274	14
団山小学	村弁	1948	団山村	6	158	9
鄭家小学	村弁	1959	団山鄭家油坊	6	179	10
腰站小学	村弁	1962	腰站村	12	401	17
小嶺小学	村弁	1963	小嶺村	10	274	15
黒林小学	村弁	1964	黒林村	6	148	11
荊家小学	村弁	1964	荊家村	9	271	15
五一小学	村弁	1976	五一村	7	200	12
計				94	2927	162

王秉禎・董玉琦主編『長春市志 教育志』吉林人民出版社、1995、579-580 頁をもとに筆者作成。なお、戴玉芬・陸軍・趙錫岐主編『九台県志』長春市地方志編纂委員会、2001、34 頁によると、1987 年時点の放牛溝郷には小学校は 12 校あり、児童数 2975 人、教職員 167 人であった。

第 4 表と第 2 図を総合すると、農民たちの通学先に関する語りは、以下のように解釈することができる。まず、黒林子村に住んでいた七隊の GRQ（1948 年生）と二隊の ZJC（1951 年生）が、双頂子小学校に通学したというのは、1948 年に双山小学校が開校したためであろう。双頂山と双山は字面が異なるが、漢字の意味からして同じ場所を指す言葉と考えられる。それ以前は黒林子村付近には小学校は存在しなかったが、新たに開校した双山小学校は北東へ約 2km という通いやすい位置にあったため、彼らは就学することができたのであろう。なお、二隊の ZJC の語りに出てくる「大黒林小学」というのが、三隊の大黒林子にあったのだとしたら、「大黒林小学」は僅かな期間で閉校された幻の小学校であるのかもしれない。

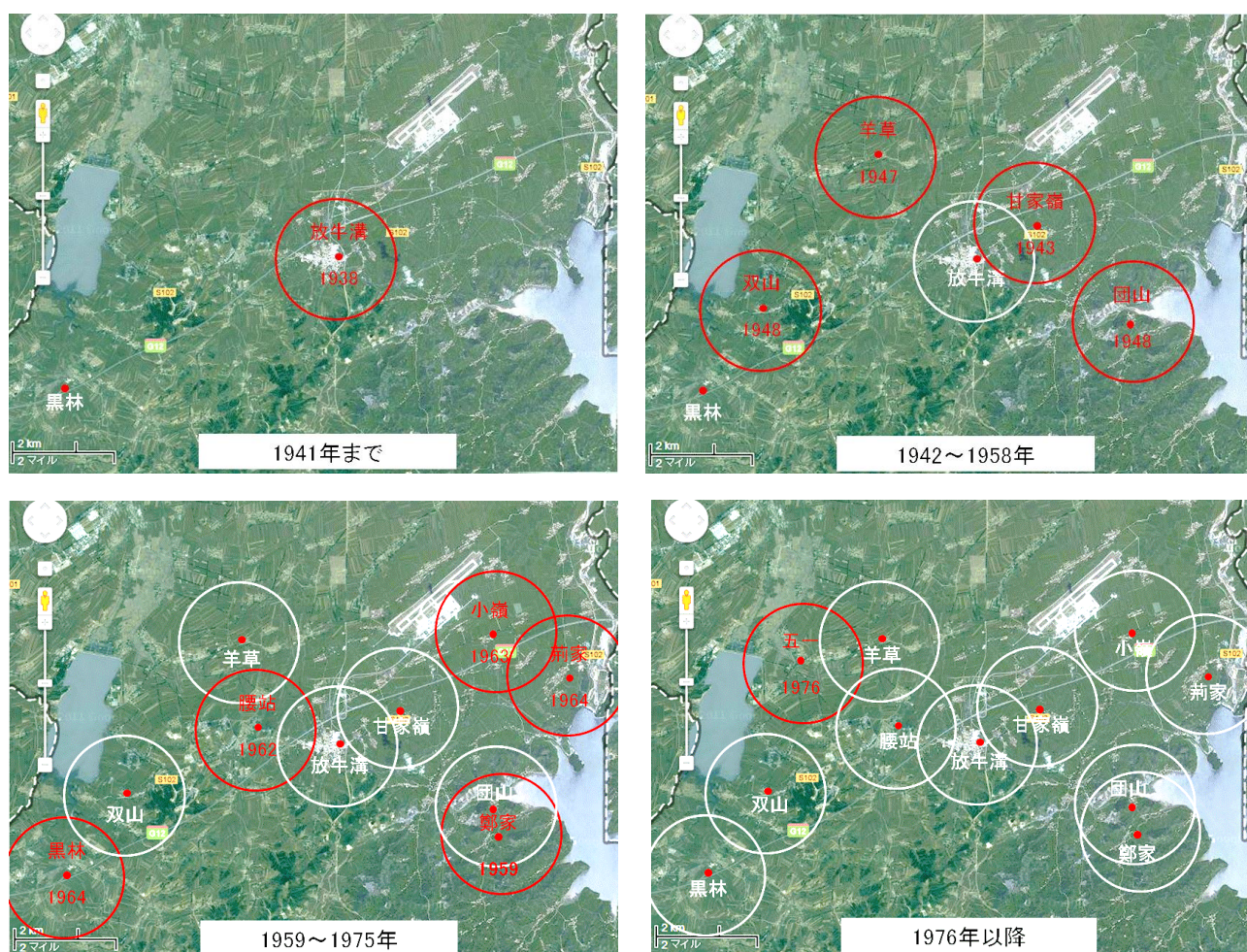
次に、一隊の HZL（1938 年生）が「就学期間は遅かった」と語っていることも、双山小学校の開校と関連づけて理解することができる。黒林子村の住民と同様、当時双頂子（双山）に住んでいた彼にとっても、双山小学校開校以前は通える小学校がなく、そのため就学が 10 歳からと遅れたことを意味するものと思われる。

さらに、黒林子村に住んでいた六隊の HZL（1943 年生）が 8 歳か 9 歳から大何屯小学（泉眼鎮）に通学したというのは、次のように解釈できる。すなわち、彼の就学時には、すでに双山小学校が 1948 年に開校していた。しかし、村の南部に位置する六隊の彼にとっては、村の北東にある双山小学校よりも、南東に位置する大何屯（1948・51 年開校）の方が通いやすかったのではないだろうか。

このように、1964 年の黒林子小学校開校以前の黒林子村において、住民間に通学先の違いが生じた理由は、就学時期・個人的事情を除けば、各住民の居住する集落（隊）の村内における位置にあるの

ではないだろうか。例が少ないので検証の余地は残るが、第1図の長吉高速の北と南で、通学圏が分かれていた可能性を指摘してきたい。

続いて、第2図で示した1988年時点の小学校は現在もあるのか、という問題を考えておきたい。Google Mapで小学校名を検索すると、4校（団山、鄭家、小嶺、双山）がヒットしない。近年の分布調整政策の対象となり、統廃合された可能性を考えざるをえない。ただし、敷地は鄭家を除き確認可能であった。また、五一小学校が卡倫湖第一希望小学校へ改名している。九台市人民政府のホームページ²²⁾によると、「全鎮有学校11所、教師256名、在校中小学生総数2700名、其中：中学生900名、小学生1800名」とあり、1つか2つ小学校が無くなった可能性を指摘できる。しかし、東湖鎮中心学校のホームページ²³⁾をみると、「10校の村レベルの小学校を管轄（黒林、双山、五一、羊草、腰站、甘家、小嶺、荊家、団山、鄭家）している」と記されているため、無くなった学校はないとも考えられる。



第2図 長春近郊農村における小学校の分布

ただし、第1表で示した全国の傾向と同様、近年、吉林省でも農村部（「県鎮」と「農村」）の学校数が急激に減少している。第5表をみてほしい。1990-2010年間の減少率は43.7%であるが、1990-2001

22) 「東湖鎮簡介 九台市人民政府」(2009年9月、
http://www.jiutai.gov.cn/news/unit_pubview.php?id=3283)

23) 「東湖鎮中心学校 校務公開 發展規劃 村小分布」
<http://jtdh.30edu.com/news/de7a6783-525b-469a-b20c-2be6c507dbfc/4a377c0f-6834-47ff-b0aa-740a3ef0750d.htm>

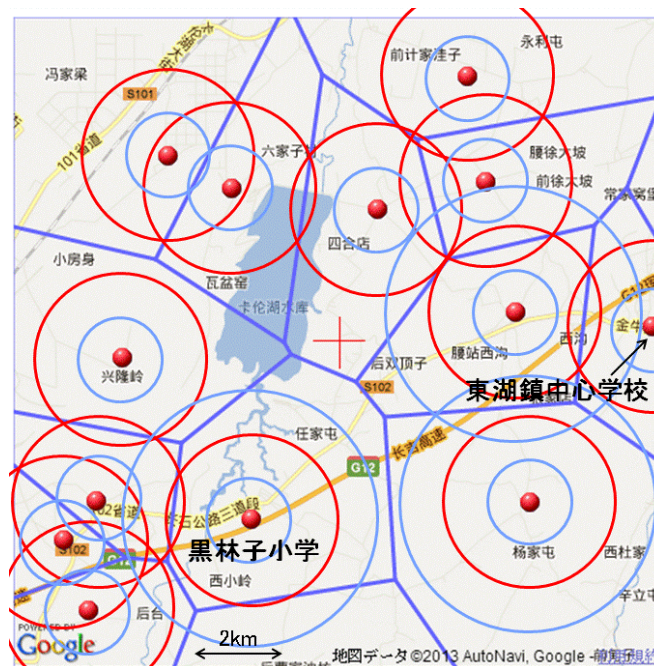
年間が 13.5%、2001-2010 年が 34.9%であることから、それが裏付けられよう。このことから推測すると、第 2 図に示した 1988 年時点の小学校が現在もすべてある保証はどこにもない。とはいえ、現在の長春近郊農村における小学校の分布については不明な点が多い。

第 5 表 吉林省の小学校数・児童数の変化（1990～2010 年）

		1990 年	2001 年	2010 年
学校数	城市	864	482	280
	県鎮	1158	1017	603
	農村	8724	7526	4954
	総計	10746	9025	5837
教学点数	城市	18	0	0
	県鎮	182	31	20
	農村	3,174	927	120
	総計	3,374	958	140
児童数（千人）	城市	593	370	294
	県鎮	549	626	562
	農村	1619	1214	589
	総計	2761	2210	1445

『中国教育統計年鑑 1990』、236-253 頁、『同 2001』、262-279 頁、『同 2010』、518-533 頁をもとに筆者作成。

最後に、Google Map で確認できる小学校の分布から、現在の長春近郊農村における小学校の通学距離が適正な範囲にあるのかどうかについて考えておこう。第 3 図は、まず、ポロノイ分割により各小学校の理論上の通学圏を描き、その上に半径 1km、2km、3km の円を重ねたものである²⁴⁾。



第 3 図 ポロノイ分割とバッファリングによる通学圏の検証

24) この図は、次の文献にヒントを得たものである。孔雲嶺・李小建・張雪峰「農村中小学布局調整之空間可達性分析—以河南省鞏義市初級中学為例—」遙感學報 12-5、2008、800-809 頁。

日本の小学校の場合、「通学距離が、小学校にあつてはおおむね4キロメートル以内…であること」と、「義務教育諸学校等の施設費の国家負担等に関する法律施行令」（最終改正2007年）第4条（適正な学校規模の条件）に記されている。ただし、小学生が4kmを通うのはスクールバスなどを使用しなければ容易ではなく、実際は、山間部を除くと通学距離はもっと短く設定されている。

これをふまえ第3図を検討すると、通学距離が4km以上の地域は少ないが、2kmを超える地域は多くあり、通学圏がやや広めである可能性を指摘できる。この地域が都市部ではなく近郊農村であることを反映したものであろう。今後、現在の小学校の分布を正確に把握した上で、もう一度検証してみたい。

3. むすびにかえて

以上、中国の義務教育の概観をした後に、昨年のフィールド調査での聞き取りと文献資料から、長春近郊農村における小学校の分布と通学圏の変化について検討を行った。上述したように、昨年筆者が参加した調査は、教育地理学的研究を目的としたものではない。そのため、本稿は数少ないデータをつなぎ合わせて、どうか体裁を整えたものにすぎないと見る向きもあろう。それは一面で事実なのだが、本稿は長春近郊農村調査に参加したことにより、中国を対象とした教育地理学的研究に向けて筆者が何を考えたのかを綴った覚え書でもある。多くの課題が山積しているが、今年度以降のフィールド調査・文献調査において少しずつ解決していきたいと考えている。

さて、原稿を書き終える段階になって、2012年末に教育部（日本の文部科学省に相当）が「撤点併校」をしばらく停止するよう求めている、という記事を見つけた²⁵⁾。記事によると、「小学校低学年の児童は原則として全員村の学校に通うべきである。寄宿制にすべきでないし、長距離通学はいっそうさせるべきではない。通学に多くの時間と精力を費やさしてはならないのだ。高学年の児童もできるだけ寄宿舎に入れるべきではない…」と教育部基礎教育一司副司長の王定華が強調したという。2001年から進められてきた分布調整政策は、ここに来て見直しの段階に入ったようである。

またその流れに呼応してか、2013年5月に審計署（日本の会計検査院に相当）から、「1185個県農村中小学布局調整情況專項審計調査結果」が発表された²⁶⁾。それによると、農村部における小学校の過度な分布調整の結果、教育サービス半径が43%も拡大し、平均で4.23kmに到達したとある。さらに、重点調査した学校に通う児童・生徒（約1257万人）のうち、4%にあたる約49万人が徒歩で3km以上、約10万人が5kmを徒歩で通学していることが判明したようだ。このように、「撤点併校」がもたらした通学距離増大などの諸問題は、いま地理学から研究すべき重要な問題となってきた。中国の地理学者の研究成果²⁷⁾を吸収しつつ、筆者もこの問題にアプローチしていきたい。

謝辞

フィールド調査でお世話になった中国科学院東北地理与農業生態研究所の張柏・劉偉傑両先生、および日本地理学会春季学術大会（2013年3月）・京都大学人文科学研究所共同研究班「現代中国文化の深層構造」（同年5月）における口頭発表の際に有益なコメントをいただいた多くの先生方に謝意を表したい。

25) 「教育部要求各地暫停撤点併校」（2011年11月22日、<http://edu.qq.com/a/20121122/000025.htm>）。

もとは京華時報に掲載された記事。

26) 「1185個県農村中小学布局調整情況專項審計調査結果」審計結果公告（中華人民共和國審計署）144、2013。（http://www.gov.cn/zwggk/2013-05/03/content_2395337.htm）

27) 前掲24）。

中国東北における地域構造変化の地理学的研究

—長春調査報告—

発行日 2013（平成 25）年 8 月 8 日

編 者 小島泰雄

発行所 〒606-8501 京都市左京区吉田二本松町

京都大学人間・環境学研究科 地域空間論分野